Kronoligiskt register

1.7.41	Frey	Bombad i Barry Dock
5.7.41	Stig Gorthon	+ Minsprängd vid Ausser Jade fyrskepp
5.7.41	Mongabarra	Grundstött vid Kåseberga
5.7.41	Birgitta	Bombskadad off Sheringham
6.7.41	Porjus	Bombad på Freetowns redd
12.7.41	Stureborg	+Bombskadad i Port Said
12.7.41	Gunlög	Befälhavaren död under flyglarm i Holtenau
14.7.41	Aspen	+ Sänkt av flyg i Rotterdamkonvoj
15.7.41	Iris	+ Kollision vid Holy Islands light
19.7.41	Ruth	Bombad 2′W Schevenningen,Holland
28.7.41	Norita	+ Torpederad N 40° 10′- W 15° 30′
29.7.41	Frode	Kollision ss Bernhard vid Borkum
30.7.41	Mansura	Flygattack på Petsamo redd.
6.8.41	Kalix	Flygattack i Rotterdamkonvoj
8.8.41	Venersborg	Bombad i brand i Fehmarn Bält,Danmark
26.8.41	Sirenes	Flygattack N.Ijmuiden,Rotterdamkonvoj
26.8. 41	Ivernia	-"- -"-
26.8.41	Lillie Matthiessen	-"- -"-
1.9. 41	Gunlög	Grundstött vid Nedjan,Hanöbukten
11.9.41	Garm	+ Torpederad N 62° 58′- W 38° 03′
11.9.41	Scania	+ Torpederad N 62° 45′- W 37° 15′
12.9.41	Narvik	Bombad 18′N .Hook van Holland
12.9.41	Ingemar	Bombskadad i Kiel
15.9.41	Hjelmaren	Övergavs då ubåt dök upp i Atlanten
16.9.41	Yarrawonga	Bombad i sank i Hamburg
17.9.41	Göteborg	Jagarkatastrofen på Hårsfjärden
17.9.41	Klas Horn	Jagarkatastrofen på Hårsfjärden
17.9.41	Klas Uggla	+Jagarkatastrofen på Hårsfjärden
20.9.41	Fredhem	Grundstött på Vanadisgrundet,Sthlm
20.9.41	Karin	Flygattack vid Hook van Holland
26.9.41	Luossa	Kollision ss Borgsten i Fehmarn.bält
28.9.41	Aspö	Minskadad i Rotterdamkonvoj
29.9.41	Selene	Kollision i Engelsk kustkonvoj

FREY I.7.4I

SKADADES VID LUFTMINEEXPLOSION I NÄRHETEN I BARRY DOCK KL 02.I5.

Journalutdrag.

Tis I.7.4I i Barry Docks vid ett flyganfall kl 02.I5 exploderade en fallskärmsfälld luftmina i närheten av fartyget och anställde skador ombord. I BB gång till salongen trycktes alla skotten in likosm BB salonsdörr vars gågjärn bröts sönder vartill inredningen i salongen skadades. I styrhytten krossades sex fönsterrutor och glasen till klockstället där. Lampkuporna sönderslogos i befh, Ie styrmans, Kockens och mässuppassarens hytter och i reservhytten. Dörren till reservhytten slogs in ochinredningen ramponerades. Foldingen slogs omkull och skadades svårt varvid karaffin och glas sönderslogs. Foldingen i Ie styrmans hytt skadades äevn varvid tillhörande tvättfat,karaffin och glas sönderslogs. Fartyget skakades våldsamt vid explosionen. Barry Docks I.7.4I

J.P.Magnusson K.Johansson K.J.Klasson
Ie styrman 2e styrman Befh

(Dettta journalutdrag dykt upp i vol 376 där det ligger ensamt utan anknytning till något annat i mappen. PÅ SKNEIII 226 finns däremot en surveyrapport som rör I.7.4I samt en anteckning att Frey detta datum blev exposed to exploding bombs when Barry was raided by enemy aircraft.)

SKNEIII 226 Survey Report

Survey in Barry Dock I.7.4I after enemy action.

Entrance door to saloon, port side blown off it's hinges. 2 polished mahogany facing pieces on door broken.
Forward bulkhead of port alleyway to saloon broken and partly displaced.
Chief officers cabin; Doorframe broken, basin of compactum broken,lamp. shade (opal), water bottle & 2 glas tumblers broken
Sapre cabin: Compactum started & displaced, basin & water pipe broken. Door stile broken together with lock. Mahogany facing pieces of door broken. Lily shade of Electric deck light broken. Water bottle, 2 glass tumblers broken
Captain's cabin: Opal lamp shade booken as well as brass tripod & lamp glass.
Wheel House:Glass of 6 windows and glass front of clock case broken.
At the same time survey of air attack damages from June Ioth -4I.
Master for £ 4.4 supplied 5 opal dome lamp shades, one brass tripod and 6 long lamp glasses. People from Barry ~~Working~~ Graving Dock made necessary repairs for £ 32.I0. (= det allra nödvändigaste)
Frey arrived Barry Dock in ballast I9.6. drydocked I9.6 - 26.6,started

FREY I.7.4I

loading 8a.m , finished loading 2.7m and left Barry 2.7 kl I3.40

TYska bombningarna mattats av   Egna noteringar

Den 22.6.4I anföll tyskland sovjetunionen och efterhand flyttades alla resurser över till Östfronten. Den I6.8 4I hade Luftwaffe bara 203 bombplan kvar på sina västliga baser. Nattraiderna fortsatte dock om än i mycket mindre skala än i maj. Hull bombades 3 nätter i rad i juli då det var månsken och klar sikt och ytterligare I48 människor dödades. Southampton,Plymouth,Greta Yarmouth och Birmingham bombades i juli och natten till 28.7 anföll 60 plan London som repressalie för en RAF-raid mot Berlin.

Lätt kollision för Frey.

Tis 2I.I0.4I på resa London-Leith med cementlast kolliderade Frey i konvoj kl 03.I3 i intensivt mörker med ett obekant barlastat fartyg föröver som visade sig vara polska ss Kroman. Kollisionan var knappt märkbar och Frey fick bara en buckla i häckplåtens överkant om BB. Reparationkostnad £ 20.

Andra haverier för Frey

SE 9.I2.40 bombad i Hull
I0.6.4I flygattack i konvoj
24.2.42 -"-

STIG GORTHON 5.7.41

PÅ RESA NORDENHAM- STOCKHOL MED LAST AV 3050 TON KOKS SPRÄNGTS AV MAGNETMINA VID AUSSER JADE FYRSKEPP KL 13. KANTRADE ÖVER ÅT BB OCH SJÖNK 14.30 med STB -SIDAN ÖVER YTAN VID LÅGVATTEN. 3 MAN SKADADE. ALLA 24 OMBORDVARANDE INKL. LOTS OCH BEGELITUNGSOFFICER INFÖRTS AV LOTSBÅT TILL BREMERHAVEN.

SKN EIII 205

STIG GORTHON 5.7.41

Rapport

Lör 5.7.41 kl 09 avgått från Nordenham desitinerad till Stockholm. Last av 3050 ton koks, varav 810 ton på däck till 5½ meters höjd för och akter. 280 ton bunkers. 22 ombv samt lots och Begleitungsofficer.Skiftat lots vid Bremerhaven 09.35 och fått marinbefäl ombord.Livbåtarna utsvängda, livbälten coh simdräkterna utplacerade,enligt föreskrifter, vid styrhytt och livbåtar. Vind NW 4, ganska krabb sjö, klart. 3e styrmans vakt. Lots och BO på bryggan. Utkik på backen. Just då fartyget kl 13 passerade Auser Jade fyrskepp som befann sig tvärs, inträffade en våldsam explosion, troligen magnetmina, och en 200 meter hög rök-och vattenpelare sköt upp midskepps.Allt ombord demolerades vid den oerhörda schocken i fartyget och maskin- och eldrum började omedelbart vattenfyllas. Genom förskjutning i däckslasten som i stor utsträckning slungats överbord, fick Stig Gorthon 45 graders STB slagsida. Befh, Ie styrman och Chiefen som blivit innestängdd i sina raserade hytter vars dörrar klämts fast, lyckades först efter 10-15 minuter ta sig ut på däck. Båda livbåtarna var då firade och många hade hoppat överbord. Taljan till BB båt var avbrunnen så båten gick runt med 3 man. STB båt var vattenfylld och skadad genomexplosionen men man lyckades förhala den akter över vid poopens STB-sida som låg i vattenytan. Dår gick befh och 11 man över i den. Vi rodde bort mot de nödställda simmande besättningsmännen och fick tag på ~~ett par man~~ ett par man. De övriga räddades av båtar tillhörig marinen och lotsfartyget. STB båt återvände till Stig Gorthon och befh och Ie styrman gick ombord för att undersöka bärgningsmöjligheterna. Däckslasten hade delvis rasat överbord och ångaren hade svår STB slagsida och skulle inom kort sjunka. I maskinrummet stod vattnet över ~~maskintoppen~~ x cylindertoppen. Skrovet var brutet midskepps och hål och sprickor syntes i däck på BB-sidan. Det visade sig omöjligt att komma in i skrivhytten varför inga skeppspapper eller annat kunde bärgas. Vi lämnade fartyget kl 14.30 och naögt senare kantrade Stig Gorthon över på BB-sidan och sjönk. Position 1½ ′NW Auser Jade fyrskepp,12½ meters djup vid lågvatten.Samtliga 22 besättningsmän överfördes efter hand till lotsbåten som gick in till Bremer haven. Eldare Hallengren och donkeyman Lundberg fått lättare skador som förbundos. 2e styrman Ingvarsson var svårt medtagen då han i sista stund blev upptagen ur sjön. I Bremerhaven blev vi omhändertagna av lotskommendören och transporterades sedan till Bremen där Statspolisen förmedlade rum på skilda hotell. Först den 15.7 var utresetillståndet klart och våra pass viserade för resa till Sassnitz. Vi kom ons 16.7 med färjan till Trelleborg och avmönstring ägde rum samma dag.

Hälsingborg 17.7.41

J.F.Günther

Befh

STIG GORTHON 5.7.41

Sjöförklaring i Hälsingborg fre 18.7.41 kl 11.30

Sakkunniga:Fartygsinspektör Victor Hansson och sjökapten N.Hammar frågat:
1) Huruvida befh hade sig bekant om något minfält förefanns i farvattnet där fartyget framfördes?
2) Om utkiksmannen hade fått särskild tillsägelse att hålla utkik efter minor?
3) Om icke någon u-vattensbåt eller något flygplan syntes vid tillfället?
4) Om fartygets samtliga nationalitetsmärken voro uppmålade och tydligt synliga samt svenska flaggan hissad? ((Va fan nu minan brydde sig om det!))
5) livräddn.flottarnas placering samt huruvida de sågos flyta ut från fartyget efter explosionen?

Befh: Inte hört talas im något minfält. Nat.märkena var uppmålade och tydligt synliga. Sv. flaggan hissad akter.. En flotte låg på förliga kokslasten och 2 st på pooptaket. De flöt ut från fartyget efter expl osionen men ingen hade tagit sin tillflykt till dem. Ingen ubåt synlig, inte heller något flygplan.

Ie styrman: Vakthavande kl 08-12 den 5.7, då tog 3e stryman vakten., och Ie styrman gick ner och åt middag och gick sedan till sin hytt där han var vid explosionen. När han kommit ut på däck hade BB båt med 2-3 man redan hunnit bort från sidan medan STB båt hängt i taljorna på väg att firas ner. 8 man legat i vattnet. 11 man i STB båt. Lotsbåten var i närheten vid explosionen eftersom lotsen skulle avlämnas inom kort. Förflotten flöt ut fråm med däckslasten men fick genast slagsida. Även de 2 akterflottarna flutit ut.

2e maskinisten: Vakthavande 12-16. samt eldare Hallengren. När han kom upp på däck höll båtarna på att firas.BB båt hade firats först men kommit "lite fort" i sjön med 2-3 man i. STB båt satts i sjön och förhalats akterut där 11-12 man gick i den. De övriga hade hoppat överbord.

KK memorial 13.8.41

Krigsförlist efter våldsam explosion av magnetmina

Ex officio Bo Bergström

Crew list (Obs.Ingen crewlist på KK)

Befh Johan Fredrik William Günther, Kalmar, 21.12.93 Hälsingborg
Befh på Tilia Gorthon då hon sänktes 20.6.40
Ie styrman Nils Anton Nilsson, Landskrona, 15.9.85
2e styrman John Ingvarsson, Simrrishamn -
3e styrman Gösta Lage Walter Johansson, Össby, Ölands Eketorp -
Chief John Lindblad, Hälsingborg -

STIG GORTHON 5.7.41

Crew list forts

Ie maskinist Emil L.Nilsson,Oscarshamn-
2e maskinist Ivar Hjalmar Persson, Furutorpsgatan 82,Hälsingborg,f-00
stuert G.W.Söderberg
Kock Sune Josefsson
Mässuppassare Arvid Karlsson
Matros Axel Gustavsson
Matros Fredrik Karlsson
Lätt matros Karl Axel Höglund
Lättmatros Johan Engström
Jungman Sven Johansson-Rex
Jungman Walter Åström
Donkeyman Fritjof Lundberg
Eldare Gunnar Hallengren
Eldare Alexander Dahl
Eldare Henry Ragnar Glans
Lämpare Erik Moberg
Lämpare Stig Römn

KK vol 148

"Härmed har jag äran meddela..."

UD till KK,Stockholm 11.7.41

Härmed har jag äran meddela att Utrikesdepartementet från Beskickningen i Berlin mottagit ett telegram rörande det i Hälsingborg hemmahörande nyligen förolyckdae ångfartyget Stig Gorthon, varav framgår att fartyget stött på en mina och sjunkit utanför floden Wesers mynning. Av telegrammet framgår jämväl att hela den till 22 man uppgående besättningen räddats samt införts till Bremen. Fartygets rederi har underrättats om förestående

J.von Euler
t.f.Chef för Byrån för Arvs-
& Ersättnihgsärenden

SKNEIII 205

Bärgad livbåt och flotte

Firma Deutsche Seeverkehrs AG,Nordenham, skrev 12.8.41 till rederiet att Lotsenschooner "Prinz Adalbert" das Rettungsboot des leider gesunkenen Dampfers eingebraght hat . Das Boot soll stark beshädigt sein.
Frågat vad man skall göra med den:
6.8.41 bärgades en flotte av ms Marie,Kapitän Rudolf Scheppern, südlich Weser Tillboie och infördes till Hambur . Flotten 3,15 x 2,82 x 0,75 ms stor bär inskriptionen "Stig Gorthon Helsingborg."
Rederiet frågat SKN som 18.8.41 avsagt sig alla anspråk "utan överlåta gärna samma till de Tyska myndigheterna."

STIG GORTHON 5.741

LASTEN SKN EVII 322

3051,8 ton koks för Carl Folke & Co AB i Stockholm från Reinisch-Westfälisches Kohlensyndikat in Essen.
Assurerad i Fylgia, återförsäkrat i SKN.
SKN 30.8.41 betalat 118671:34 till Carl Folke AB
SKN -"- -"- 54164:87 till Gefion för frakten

SKN EIII 204 SKN 8.8.41 utbetalat 925.000:- för totalförlust och lämnat en revers på 225.000:- (Löst 10.9.42)

SKN EIII205 Effekter

Manskapet haft med sig precis det allra nödvändigaste ombord och utöver några prydnaskuddar , kojgardiner och väggbonad i Ie och 2e maskinisternas hytter och en radio för 285 hos chiefen har inte heller befälet något mer än kläderna med sig, och de nödvändiga instrumenten.
SKN utbetalat 14325:25 den 20.8.41 till rederiet .
Den 11.2.42 skrev rederiet till SKN att "en av besättningsmännen,lättmatros Johan Engström, har tillskrivit oss för intyg om att han vid förlisningen förlorade sina ägodelar, alldenstund han sedan dess varit i militärtjänst och icke varit i behov av civila kläder, men då han nu skall återgå till det vivila anser han sig vara i behov av extra tilldelning klädkort. Vi anhålla därför att få låna den av honom inlämnade förteckningen över förlorade effekter i ocg för avskrifts görande härav.

Lättmatros Johan Engströms lista

2 kostymer 225, överrock 125, 6 skjortor 48, 1 rorsrock 90, oljeställ 35, 1 par stövlar 25, landgångsskor 44, arbetsskor 36, 8 ställ underkläder 60 , kojkläder 50, diverse 40 = 778

Kvitteras Hälsingborg 16.7.41

VRAKET 1951-52

Hamburg 26.11.51 skrev Eisen -& Metall Kommandit AG Lehr & Co,Zweigniederlassung Hamburg till rederiet: "Wie wir gehört haben liegt ihr Dampfer Stig Gorthon in der Wesermündung gesunken. Wir würden gegebenenfalls interesse an dem ankauf des Schiffes haben und bitten um hergabe nähere einzelheiten.Das Wrack liegt für die bergung von Material nicht günstig da seht viel Strom an der Wrackstelle läuft und da sie allen Winden schutzlos ausgesetzt ist." Erbjudit sig betala 1000 kronor för vraket.
SKN gav 30.11.51 i uppdrag till Dukcker & Jolly i Hamburg att sälja vraket men gärna till högre pris än 1000 kronor.

STIG GORTHON 5.7.41

Der Direktor des Weserlotsenwesens skrev 23.4.52 till rederiet:
Es liegt interesse daran vor, die westeinfahrt zur Weser zu verlegen. Den Neue Weg würde dann in der nähe das wracks des Stig Gorthon vorbeiführen." Frågat om rederiet är villigt avstå från alla krav på vraket " so dass von der hiessigen dafür die frage kommenden stellen die hebung oder sprengung veranlasst werden könnte." F-r baldigen bescheid wäre ich ihnen verbunden. Zu ihrer uterrichtung gebe ich ihnen noch die Wrackposition an 55 53′N- 07 18′O. Nach den in der umgebung befindlichen Wasse wassertiefen ist zu schliessen dass bereits eine starke versandung eingetreten bist."
Duncker & Joly den 9.5.52 fortfararande inte fått något anbud på vraket.
Och där slutar asagan om Stig Gorthons vrak. Troligen sprängdes det helt bort 1952-53.

Egna noteringar

Historik

Laståmgare på 2262 brton byggd 1924 vid New Waterway Shipbuilding Co ltd i Schiedam,Holland av stål. (Ex Elva Seed) L.89,4 B.13,7 Tillhörig RedaAB Gefion (Johan Esbjörn Gorthon) i Hälsingborg, bildat 1921, som inköpt Elva Seed från Newcastle i Januari 1929. 3650 dw. 850 ihkr. Den 11.12 38 kom Stig Gorthon på resa Newcastle,N.B- Tyne in i svår storm varvid trädäckslasten försköt sig, förmasten bräcktes och 75 stds virke gick överbord. - 7.5.40 på resa Gtbg- Oxelösund med kol fick fartyget vid passerandet av Hävringe rodret låst i en BB-gir, törnade påberget pch fick förstäven krossad c:a 3 meter från kriet och neråt. - Även 1929 illa åtgången i storm och 1931 förolyckades Ie styrman vid massalastning i Sundsvall.

Kapten Günther 1947

Kapten Günther blev 1947 befh på ms Joh.Gorthon och fyllde 60 år den 12.12.53. Skeppsredare Joh.Gorthon avled i aug 49 och Stig Gorthon inträdde som VD i Red AB Gefion.

MONGABARRA 5.7.4I 100% krig.

BOTTEN UPPRIVEN PÅ OKÄNT GRUND I NEUTRALITETSLEDEN VID KÅSEBERGA.
SATT PÅ GRUND FÖR ATT INTE SJUNKA.

Rapport.

Avgick tis I.7.4I från Luleå destinerad till Hamburg med last av 8265 ton järnmalm .Djupg F 25´- A 25: 34 ombv.
Lör 5.7 kl 08.25 grundkänning med I3,5 knops fart på ett vrak eller okänt grund i neutralitetsleden c;a I,25´från land med Kåseberga fyr i bäring N I7 W. Lots och 3e styrman på bryggan, utkik på backen, Satt på grund vid Abbekås kl II.I2 för att inte sjunka, svårt läck i rum 2 & bottentankar.

Journalutdrag.

Lör 5.7 kl 07.57passerat neutralitetspricken SO Sandhammaren sedan lots bordat 06.55 vid Simrishamn.Lätt WSW sjö. Från pricken styrt magn W till Osaknallens fyr passerades på 0,5´avstånd,därefter styrt WtN.Lotsförman J.S.Nilsson, Simrishamn och 3e styrman Holmberg på bryggan. Kl 08.25,då fartyget var under full fart - I3,5 knop - och djupet i sjökortet visade I0-I2 meters vatten,kändes plötsligt hårda stötar och skakningar under fartygets botten då fartyget gick över något okänt undervattenshinder. 08.26 pejlades neutralitetspricken SW Kåse Huvud i rv S 44° W och Sandhammarens fyr i rv N 79° O. Vid grundkänningen befann sig fartyget c;a I,25´ från land med Kåseberga fyr i rb bäring N I7 O., och enligt sjökortet så skulle där finnas tillräckligt vatten under kölen. Pejling visade att tankarna 2,3 och 4 snabbt vattenfylldes medan vattnet steg hastigt i tankarna I,5 och 6.Förpiken visade sig svårt läck och trots stormlänsing steg vattnet oavlåtligt i 2ans rännstenar STB som BB. Då vattnet i rum 2 stigit till 5´9" och det visade sig omöjligt att hålla fartyget läns beslöt befh sätta fartyget på grund vid Abbekås. Gått med sakta fart under lodning. Kl II.I0 lodat I0,7 meter med stenbotten, kl II.I2 stod fartyget på grund med förskeppet på 8 meters djup och stenbotten.Kl II,23 lagt av BB ankare. Abbekås Udde i rv N 86 W, distans c;a I,2 mil. Länspumpning pågår oavbrutet och efter grundsättningen började vattnet minska i rum 2. Underrättat rederi och assurans. Kl 20:I0 kom arbetare från land ombord för att börja lossa lasten i förluckorna. Kl 20.25 kom Dan långsides och dykare gick ner Kl 2I.30 var fartyget åter flytande efter utpumpning av vatten. Kl 22.30 börjat lossa malmlasten överbord i sjön från de 3 förluckorna under oavbruten länsning.

Sön 6.7 06.I5 lättat ankar och skiftat till bättre botten.Ankrat =7.20 på på II ms vatten på av Dan anvisad plats.Smatidigt stoppades lämpningen av last sedan c:a 350 ton malm utlossats i sjön. Kl 09 dykare gått ner och undersökt botten om BB där de sedan arbetat med tätning fram t kl 2I.

MONGABARRA 5.7.4I

Mån 7.7 Dans dykare fortsatt täta kl 06.I5. 08.45 anlände Frithiof och förtöjde om BB.Sänt ner dykjare kl I0.I5. Då 2ans STB tank kunde hållas läns med egna pumpar beslöts att skifta Mongabarra till en pltas med bä bättre botten utanför Skanör/Falsterbo där tätning kunde utföras på kortare tid. Lättat och avgått I6.I5. Tank 2 STB nästan helt läns. Djupg F 26´3"- A 25´8". Styrt u. lots ledning i neutralitetsleden. Ankrat på Trelleborgs redd för natten I9.50.

Tis 8.7 02.I5 fått lots ombord,lättat ankar 03.20 och fortsatt med sakta fart .Ankrat utanför Skanör 09 på av Dan anvisad plats. Dykare i arbete från Dan och Frithiof kl I0.2I.

Ons 9.7 Lättat ankar 08 och avgått u. lots ledning.I4.I0 ankrat på Malmö redd.I4.45 kom Dan långsidesmför att sätta ombord besiktningsmän. Frithiof långsides I4.55. Oavbruten länspumpning. Till synes har vattnet i rännstenar och tankar åter ökat. Kl I6.I2 lättat ankar och gått in i Lommabukten för fortsatt tätning. Ankrat I7.I2 utanför Lomma hamn på 9,5 ms vatten.Länsning pågår oavbrutet. Dykare gått ner och arbetat med tätning oavbrutet till kl 0I den I0.7 då tätningen ansågs slutförd

Tors I0.7 kl 08 förhalat till Malmö ree.Dan & Frithiof lämnat. Kl II.30 magistartsbesiktning. Sjövärdighetsbevis utfärdats för resan till Stettin via Stora Bält och Fehmarn Bält.Fortsatt med länsning där så behövligt.

Fre II.7 kl I4.55 fått lots ombord och order avgå till Stettin.Avgått kl I5.I6. Kl I9 lämnat lotsen vid Svinbådans ubåtsspärr. Kl 22.25 ankrat vid Schultz Grund fyrskepp.

Lör I2.7 02.45 lättat o fortsatt. =3.25 erhållit kursanvisning från kontrollfartyg F. Kl 22 ankrat i väntan på dagsljus.

Sön I3.7 03.32 lättat o forrtsatt. Kl 03.53 stoppats vid vaktfartyg. En officer kommit ombord och meddelat att konvoj måste inväntas. Ankrat 04.I8, STB + 45 famn. Länsat som erfordeligt.

Mån I4.7 Kl I6 lättat ankar och passerat minspärren kl I7 undee minlots ledning.Lämnat minlotsen I7.55. Kl I8.30 fallit in i konvojen. Länsning pågår där så behövligt.

Tis I5.7 07.40 lots på Swinemünde redd. 08.I0 kontroll ombord. Kl I2 fått bogserbåt förövet och hamnlots ombord. I2.35 bogeesbåt akter. Kl I4 anlänt Stettin o förtöjt i Reiherwerder Pfähle (Duc-dalber). Vattnet visar ökning ü tankarna trots oavbruten länsning. Börjat lossa kl I9.30.

Lör I9.7 All last utlossad kl 2I.

Sön 20.7 I6.35 avgått från Stettin. Kl 2I.I0 ankrat på Swinemünde redd i väntan på konvoj.

Mån 2I.7 08.I5 lättat o avgått med konvojen. Kl I8.55 gått ur konvojen

MÖNGBARRA 5.7.4I

och ankrat på Trelleborgs redd. I9.20 fortsatt med lots ombord. Ankrat utanför Klagshamn kl 22 i väntan på dagsljus.

Tis 22.7 Lättat o fortsatt 05. Ankrat på Malmö redd 06.I5. Fortsatt med hamnlots och bogserbåt 08.40. Kl I0 förtöjt i Kockums varvs torrdocka.

Malmö 26.7.4I
Osvald Lodin
Befh

Maskindagboken

Lör I5.7 08.25- grundkänning- 08.28. SF 08.36 HF 09.I5 SF 09.40 & stopp HF I0.00 SF I0.06 HF I0.43 SF I0.5I stopp II.09 HB II.II stopp II.I2 DSF II.I5 Stopp II.23 HF II.57 Stopp I2.00 SF I2.0I Stopp I2.04 fartyget ankrat o satt på grund kl II.II.

Vid pejlingar strax efter grundkänningen visade sig att följande tankar är läck. Tank nr I, tank 2-5 STB och BB, tank 6 STB, tank 7 STB. Börjat länsa tank I-4. 09.50 skiftat länsningen till rum 2 rännsten BB Stängt på alla tankar utom nr 3. Kl I0.20 öppnat för länsning av nr 2 tankar och stängt på nr 3. Därefter oavbruten länsning från 2ans tankar och rum 2 rännstenar. Förliga smörjoljetanken och kofferdammen läck. Börjat länsa från förpiken kl 20.

(Fortsättningsvis skiftning av länsningen från den ena tanken till den andra.)

Crew list

Befh Osvald Erik Johan Lodin, Kungsladugårdsgatan IIIA, Gtbg, 28.3.86
(Befh sedan provturen den I0.5.4I)
Ie styrman Karl Robert Tilly, I6.II.86 (I0.5.4I)
2e styrman Rickard Sigurd Tärnqvist
3e styrman Roy Victorinus Holmberg, I8.4.I3 (I0.5.4I)
Chief Claes Gustaf Williamsson, 29.I0.94 -"-
Ie maskinist Erik Johannes Hellgren
2e maskinist Karl Olle Wilhelm Scotting
Maskinassistent Ludvig Wilhelm Jansson, I5.4.89 (I0.5.4I)
Elektriker Bernhard Magnusson
Stuert Gösta Andersson
Kock Bo Erik Leonard Petterson.
Kockelev Fred Olof Johansson
Salongsuppassare Knut Oscar W. Johansson
Mässuppassare Harald Algot Högberg
Stuertsbiträde Göte Gunnar Holmberg
Båtsman Axel Hjalmar Frösslund

forts

MONGABARRA 5.7.4I

Crew list forts

Timmerman Sven Oskar Berndtsson

Matros Karl Oscar Axelsson, Sven Stefanus Andersson, Nils Gunnar Karlsson.

Lättmatros Nils Gunnar Lööf, Hjalmar Ingvar V. Gustavsson

Lättmatros Johan Axel Gunnar Andersson, 26.6.I2 (I0.5.4I)

Jungman Nils Arne Karlsson

Jungman Karl Gustav Arvid Andersson.

Svarvare Johan Adolf Andersson

Ie motorman Hilding Rinaldo Kvarnström

Ie smotorman Erik August Lundin

2e motorman Karl Gunnar Amberntsson

2e motorman Anders Lennart Hansson

2e motorman Axel Persson

2e motorman Einar Verner Forberg

Motorelev Arthur Ferdinand Mattsson

Motorelev Lars Göte Karlsson.

SJÖFÖRKLARING I MALMÖ I.8.4I kl I0.

Assurerad i SÅAF. Repr av ingeniör Folke Wiksten, Malmö.

Red AB Transex lät sig icke avhöra

Sakkunniga: F.d Hamnkaptenen John Johansson & hamnkapten G.Winberg.

Befh Lodin: Var på väg från sin hytt upp till bryggan vid grundkänningen som kändes som en inte särskilt kraftig skakning och ett skrapande ljud. Då befh omedelbart dårpå kommit upp på bryggan sagt till lotsen att " vi måste ha gått över ett grund eller ett vrak." - "Fullständigt uteslutet," svarade lotsen," här har I00-tals fartyg gått fram. Här är tillräckligt djupt." - Order att minska farten inte givits omedelbart. Beordrat rundpejling. Slagit sakta fart 08.36 sedan resultatet blivit känt. Efter överläggning med lotsen beslutat fortsätta till Trelleborgs redd. Då vattnet i rum 2 & 3 - som bildade ett sammanhängande rum - fortfor att siga trots pumpningen beslöt befh kl I0.30 att sätta fartyget på grund vid Abbekås. Valt plasten i samråd med lotsen. Ingen tid till skeppsråd o heller inte nödvändigt. Fartyget krupit upp på grundet med styrfart. Sand- och stenbotten. Kan inte ha skadat fartyget ytterligare. Sedan fartyget satt på grund kunde pumparna sänka nivån i rummen. Under den fortsatta färden till ny ankarplats hölls rummen helt läns med egna pumpar men tankarna var vattenfyllda. Visat sig i dockan i Malmö att bottnen blivit mera eller mindre upptryckt med en mängd bortslitna nitnaglar från för till akter. Kölstråket, A-B-C-stråken och STB slingerköl något tillbucklade. Minst 6 veckors reparationstid, kostnad minst 350.000;- kr. Under normala för-

MONGABARRA 5.7.4I

hållanden passerar fartyg kusten utanför Kåseberg på 2,5 sjömils avtsånd. Att Mongabarra gått så nära som I½ sjömil berodde på att givna bestämmelser tvingade fartyget att följa den s.k neutralitetsleden.

Befh ingav och åberopade en handling från lotskaptenen i Södra Lotsdistriktet,daterad Mslmö I7.7.4I, som ikom inkom till Kungl Lotsstyrelsen den I8.7 ochi vilek bekrääftas att ett tidigare okänt grund med 7,5 meters djup vid medelvattennivå påträffats vid bottenundersökning II-I2.7 oå den av Mongabarra uppgivna grundkänningsplatsen.Grundet påträffats på lat N 55 2I,8′- long O I4 04,4. En rödmålad prick med uppåtvänd kvast och där under en ballong har utlagts c;a 300 ms Syd grundet. Kungörelse härom insänts till UFS (Sjörkarteverket). Grundet är beläget omedelbart intill den led fartyg i allmänhet följa vid passerandet av Kåsehuvud. Nymätning avk hela områdethar föreslagits,

Ie styrman Tilly: Satt vid grundkänningen i mässen midskepps under promenddäcket och fått känslsn att fartyget rullat över någonting från för till akter, Tämligen kraftiga skakningar och ristningar i skrovet.Genast skyndat upp till befh och lotsen på bryggan. Lett pejlingen. På väg ner från bryggan mött chiefen Williamsson som anmält att tabk 4 vættenfyllts. Strax därpå befanns att även tankarna 2 och 3 var vattenfyllda.Genastr rapporterat till befh. Befh och Ie styrmani samråd bestämt att sätta fartyget på grund. Vid grundsättningen märktes endast en lätt skrapning i botten. Farten var så låg som möjligt.

3e styrman Holmberg: Vakthavande på bryggan. Mongabarra gick med full fart under ledning av lotsförman J.Nilsson. Vid skakningen i skrovet fick Holmberg intrycket att det varit någon hjälpmaskin som krånglat. Att det varit en grundkänning hade han inte en tanke på förrän befh kom upp och trodde det. Strax därpå kom chiefen och rapporterade tankläckage. Holmberg varit på bryggan tills hon satts oå grund. Beslutet att sätta Mongabarra på grund fattades i samråd mellan befh, lotsen, Ie och 3e styrman. Sakta glidit upp på grundet.Känts som om hon stoppat i vanlig ordning.

Chiefen Williamsson: Uppehållit sig på huvuddäck. Hört ett skrpande ljud meninte känt ngn skakning. Springamde begivit sig ner i maskin i tro att det blivit något fel på huvudmotorn.Inte funnit något fel.Åter uppkommen på däck funnit att vatten strömmade ut ur luftrören till tank 4 STB och genast rapporterat detta till bryggan. Sedan gått ner i maskin och lett manövrerna där och satt igång arbetet med länspumpning. Sedan rum 2-3 vattenfyllts trots pumpning fått meddelande från befh att han besluta sä tta Mongabarra på grund. Chiefen i maksin inte märkt något av själva grundsättningen vid Abbekås.Först då det slogs stopp i makxi maskin förstått att fartyget då stod på grund.

Maskinassistent Jansson: Vakth. i maskin. Då fartyget gick under full fart

MONGABARRA 5.7.4I

hört ett skrapande ljud på STB-sidan från något akter om midskepps till aktern. Genast avläst slagtäljaren o funnit att varvtalet gått ner tre ller fyra varv. På eget initiativ pejlat tankarna 4-5. Tank 4 var då vattenfylld, obetydligt läckage i tank 5. Meddelat chiefen då denne strax efter kom ner i maskin, och chiefen i sin tur rapporterat till befh. Av grundsättningen med mycket låg fart hade knappast något märkts i maskin.

Lättmatros Andersson: Till rors. G. känts som en obetydlig skrapning.
inte märkts ngt på rodret. Fartygets hastighet hade inte minskats.
Ingen känsla av fara. Avlösts vid rodret 09.30 och på sin frivakt inte märkt något av grundsättningen.

KK memorial 9.9.4I

Fartyget erhöll med kronolots på bryggan grundkänning på ett icke tidigare känt grund med 7,5 ms djup omkring I´SSO Kåsehuvud.

Ex Officio
Bo Bergström

SKNEIII 209

DYKARATTEST, Malmö 6.7.4I

Utställd av dykare Oskar Jönsson i Röda Bolaget,Göteborg.

BB: I köl- & A-stråk längsgående intryckningar från stäven till bryggans förkant i vilka 40 nitar saknas. Intryckningarna som störst under lucka 3 och där till 6´´sjup. 4 sprickor i kölstråket under lucka 2-3 c;a 2,5´långa och 2´´breda. En längsgående buckla i B-stråket under lucka 3 är I´´djup. Flera mindre bucklor i C-stråket under lucka 3, under brygg-ans förkant ochunder winsch nr 4 .Sprickor och mindre bucklor i A-B-stråken under aktermasten.

STB: Små bucklor i A-stråket mitt under lucka 5 och mellan B och C-stråken från fören till lucka 5. Längsgående intryckningar i C-stråket från stäven till 4ans winsch. 2 sprickor i C-stråket 2´´breda o 2´långa. Slingerkölen bucklad under lucka 2. Nitar & naglar bortslitna i alla skadade stråk. Under aktermasten en tvärgående buckla i kölen och A-B-stråken.

Sjövärdighetsbesiktning på Malmö redd 9.7

De 3 magistratsbesiktningsmännen förordade att fartyget skulle ankras i Lommabukten för ytterligare tätning av dykare. Vid ny besiktning I0.7 uppgav befh att ingen länsning av rännstenar & tankar varit nödvändig sedan kl 04. Bärgningsbolaget har ombord 2 el pumpar med en kapacitet av 300 ton/timmen vilket är tillräckligt för att sjövärdighetsbevis kab utfärdas för fortsatt resa till Hamburg eller tysk östersjöhamn genom Stora Bält med I0 knop som hösta fart.

MONGABARRA 5.7.4I

BÄRGNINGSRAPPORT

Malmö I2.7.4I, skriven av direktör G.O.Lange .

5.7 Undertecknad for genast efter meddelandet om grundsättningen vid Abbekås dit ut och kom ombord i Mongabarra kl I5. Läckaget hade betydligt minskat efter det fartyget satts på grund. Rummen hölls läns med egna pumpar. Var läckorna fanns var inte känt. Fartyget stod på stenig botten med spridda klippblock som höjde sig betydligt över slingerkölen och det måste snarast bort från denna plats.U-tecknad gick iland och lyckades från Ystad skaffa korgar,Skyfflar o.a för lossning av last. 40 man från Abbekås kom ut som lossningsmanskap. Kl 20.30 gick dykare ner från bärgningsångaren Dan av Göteborg och fastslog att bottnen bestod av stora klippblock. Lossningen börjat kl 22 och pågått hela natten. Kl 05 den 6.7 avlöste nytt lossningsmanskap.

6.7 nu har 350 ton malm lämpats överbord. Stoppat lossningen kl 06 och dykare gått ner för tätning.Avlösningsmanskapet till lossningen sänts i land igen. Bela fartygsbotten måste tätas prov. av dykare eftersom inte en enda ~~xabmk~~ tank gått att länspumpa.

7.7 08.28 anlände Frithiof och sände ner en dykare att hjälpa Dans dykare som varit nere sedan kl 06. Dykarna tätat till kl I2. Då kunde tank 2 STB hållas läns med egna pumpar, men ingen annan tank var riktigt tät. ~~xämsx~~ Med tanke på ev uppblåsande sydlig vind var fartygets läge mycket riskablet och det beslöts att fortast möjligtfå faratyget till ett annat stenfriare ställe för fortsatt tätning. Det beslöts att sätta ombord 2 st el.pumpar 8", i rum 2 och seriekoppla dem för alla eventualiteters skull. På eftermiddagen drog Dan med största försiktighet Mongabarra flott varefter fartyget för egen maskin gick till Trelleborgs redd, assisterad av Dan & Frithiof. Fartygets egna pumpar igång oavbrytet för attvlänsa än den ena, än den andra tanken. Ingen tank tät.

8.7 kl 04 lättat ankar ochmed lots ombord gått genom ~~tysk~~ minspärren till en utvald ankarplats med muddbotten utanför Skanör.Dan & Frithiof gått i neutralitetsleden till samma plats och förtöjt långsides haveristen som ankrat på 9,5 ms djup. De två dykarna gått ner och fortsatt täta med beck,kilar och talg undertankarna I-5. Kl 2I var tankarna så pass täta att djupg. kunnat nedbringas fråm 27' till 25'6".

9.7 06.50 dykarna undersökt rodret, propeller etc utan att finna några skador. Lättat ankar o7.45 och gått via Drogden till Malmö redd.Dan och Frithiof gick direkt till Malmö.Mongabarra anlänt till Malmö redd och Dan förtöjde där långsides med 3 besiktningsmän ombord. Då en del av tätningarna om BB gått upp i förtankarna så att de åter fylldes, gick Mongabarra till Lommabukten för fortsatt tätning. Dykarna arbetat till morgonen den I0.7.

MONGABARRA 5.7.4I

I0.7 fartyget kunde på morgonen åter hållas läns i tankarna. Lättat ankar 07.I6. Gått för egen maskin till Malmö redd o ankrat där 08.I5.Bogserbåten Flintrännan bordat kl II med besiktningsmän ombord som utfärdade sjävärdighetsbevis. Därmed var bäärgmngen avslutad.

G.O.Lange

LASTEN.

8265,5 ton järnmalm av vilket 226,77 ton , värt 595I:43 RM, lämpades överbord vid Abbekås. Lastemottagare Conrs & Amme Nachfolger,Stettin, för vidare befordran till Prager Eisenindustrie,Prag.

Den 7.7 träffad SÅAF och befraktarna överenskommelse att låta Mogabarra gå till Stettin för lossning under förutsättning att sjövärdighetsbevis erhålles. I brev I6.7 till Transatlantic beklagar Baltische Frachtkontor GmbH i Stettin att för närvarande 5 fartyg med c:a I5000 ton malm väntar på plats " unter den Brücken" i Stettin för lossning av vilken orsak Mongabarra ännu inte kunnat beredas någon plats för lossning.

Assurans.

Mongabarras reparation enligt dispache given i Hamburg av Heinrich Burkhard den I.7.42 kostat RM 356.645;-
SKN I.I0.4I utbetalat 2250000 kr i bärgarlön till Göteborgs Bogserings & Bärgnings AB.
SKN 9.9.42 till SÅAF betalat 392.I75:45 kr i gemenssmt haveri.

HISTORIK Egna noteringar

Motorfartyg på 5220 brton byggt I94I vid Götaverken av stål. L I32,2 B. I7,3 Tillhörigt red SB Transpex (Gunnar Carlsson) i Göteborg.- Mongabarra (= Duvan) var GÖtaverkens 25:te bygge för Transatlantic sedan nr I ss Skagern I9I6 och nr 2 ms Bullaren I9I8. Sjösatt 3I.I0.40 döpt av generalkonsulinnan Olga Carlsson. Provtur I0.5 4I. Avsett för Transatlantics linjer på USA och Australien, men av kriget tvingades fartyget att börja lasta malm i Luleå för Tyskland istf styckegods för USA i Göteborg. - Open shelterdäckstyp med hinderfria däck för trälaster i Stilla Havet. 3 för- & 2 akterluckor, kryssarakter, 2 master och 2 psr bompålar, el. däckmsmaskineri, 2 hytter för 4 psssagerare i brygghuset, 3 oilka mässar för befäl- och besättning. En 8-cyl 4ptakts enkelverkande 5I00 ihkr Götaverken dieselmotor. I3,5 knop på full last. Grundkänningen den 5.7 4I inträffade på jungfruresan. - Den 5.8.42 avgick Mongabarra från Göteborg tillsammans med Yarrawonga,Bardaland, Fenris och Akka, alla vitmåladeu med blå skorstenstoppar och stora Röda Korsmärken och nataionalitetsmärken på däck och sidor, destinerade till Montreal där de i Int. Röda Korsets regi skulle lasta för det svältande Grekland.

MONGABARRA 5.7.4I

(En svält helt och hållet skapad av den hänsynslösa tyska ockupationspolitiken.) Mongabarra gick sedan i 2 år i denna trafik. Befh E.J.Lodin. Den I3.4.43 jjst anländ till St.Johns redd frän Pireus, draggade hon i W II Beaufort med grov SO sjö på grund med akterskeppet på stenbotten mark men kom flott efter 4 timmar med bogserbåtshjälp och togs in till kaj. - Den 30.I0.44 anlände Mongabarra till Göteborg från Buenos Aires för varvsöversyn efter 2 år i Greklandsfarten. Den 9.2.45 avgick hon åter som lejdfartyg från Gtbg mot Buenoas Aires med massalast. Dec 45 såldes Mongabarra för 2.000.000 kr till Skibs AS Kirköy i Oslo (O.Ditlev-Simonsen) och övertogs den I.I.46 efter en sista USA-resa och fick då namnet Vesteröy. I juli 63 såldes Vesteröy till Valdemar Skogland AS i Haugesund och fick namnet Argo. Dev I970 såld till Torremar Shipping i Famagusta på Cypern. Den 7.4.74 kom Argo till Burriana vid Valencia för nedskrotning.

HEMLIG

BIRGITTA 5.7.4I

NÄRA SJUNKA EFTER FLYGATTACK UTANFÖR SHERINGHAM - RÄDDAD AV BEFÄLET.

Rapport.

Fre 4.7.4I kl 23.30 avgått Newcastle o/Tyne destinerad till London med last av I690 ton koks varav på däck 345 ton till 3 meters höjd på för-& akterdäck. Djupg F I5´6" - A I7´04". I8 ombv. I flodmynningen anslutit till konvoj.

Lör 5.7 kl 23.55 6 mil syd Sheringham lysboj flyganfall mot konvojen. Vid Syd I-2, mörkt. disig horisont. 2e styrman på bryggan, utkik på backen. 2 plan besköt Birgitta med kulsprutor och fällde 3.4 bomber tätt intill fartygssidan, varvid skador uppstod på maskin, inredning i hytter och salong, -å kompasser,klockor,maskintelegraf,instrument etc. Vid bombexplosionerna skakade fartyget våldsamt och överspolades. Intaget till cirkulationspumpen med tillhörande rörsystem bräcktes sönder och maskinrummet började vattenfyllas. Ballastpumpen ,som genast startades, kunde till en början hålla läns men kl 00.30 stod eldrumsdurken under vatten. Genom omkopplingar i maskin kunde det inströmmande vattnet användas till cirkulationspumpen så att huvudmaskin kunde startas med sakta fart kl 0I.Cirkulationsvattnet togs från fartygsbotten,vattnet slutade stiga och hölls på ungefär samma nivå och fartyget hölls flytande. På grudn av STB slagsida rann vatten in i tunneln vars dörr tillskruvades, men den stängde inte helt och vattnet fortsatte sedan att skata stiga i tunneln. - Befh hade efter anfallet satt sig i förbindelse med en jagare i eskorten som tillkallat vaktfartyget T-68 som kom långsides kl 00.20 (6.7), och på befh anmodan tog ombord bogserkabel och sedan började bogsera kl 0I.I0 in mot Yarmouth. Egen maskin användes samtidigt i största möjliga grad. (Nära nog halv fart tidvis) Birgitta hade svår slagsida STB och tunneln var vid 06-tiden vattenfylld. Kl 07.30 på redden mötte bogserbåten "Richard B.Barber" och då huvudmaskin nu måste stoppas tog bogserbåten över pumpslangar för att hålla Birgitta flytande i väntan på högvatten. Börjat länsa 08.20. Birgittas maskin kunde hållas igång sporadiskt till kl 09 men måste stoppas eftersom det inte gick att få vatten till cirkulationspumoen. Kl 09.30 fått lots ombord, länsslangarna frånkopplades, kl I0I0 tog Richard Lee Barber bogserkabel ombord förut samtidigt som en liten bogserbåt kopplades akter för att manövrera in Birgitta i hamnen. Kl I0.30 förtöjt vid kaj i Great Yarmouth. Richard Lee Barber fortsatt länspumpa. Admiralty Salvage Division sedan tagit över det fortsatta bärgningsrabetet. Dykare gått ner för prov tätning och så småningom räckte det med mindre motorpumpar ång & från land. Sjövakter i maskin för att hålla ånga till pumparna. En mängs skador konstaterats i maskinrummet med många ventiler och rörledningar sprängda liksom bär-

BIRGITTA 5.7.4I

lager 2 och 5 i tunneln. Efter prov reparation fortsatt till London, den 27.7. kl 04.

London 3I.7.4I
Sofus Larsen
Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Sofus Larsen, Boröy, Norge, 9.5.03 (2.7.4I- Tyne, tillfällig vikarie)
Ie styrman Albin Hillstedt, Malmö sjömanshus (Mars -40) Befh examen I9I7.
2e styrman Georg Andersson,Ystad, I8.7.I4 (II.II.39)
Chief Emil Herman Nyberg, Sundsvall, I.3.78 (3I.7.40) Bosatt i S.Shields.
2( )maskinist Alf Skalleberg, Sandefjord, Norge
Stuert Karl J.Andersson, Hälsingborgs sjömanshus
Kock Samuel Berg, Grimstad, Norge
Matros Börge Jensen, Köpenhamn
Matros Henry Hansson, Löverstad, 4.9.I7 - Ystads sjömanshus.
Lättmatros George Iredale, Gateshead, II.8.20 (I9.6.4I9
Lättmatros Björn Thorell, Göteborgs sjömanshus
Jungman Albert Fawcett, Newcastle -upon-Tyne , E.
Jungman Bernhard Jenner, Barnehurst , England
Smörjare Erik Sjölin, Härnösands sjömanshus
Eldare Ragnar Westergren, Gävle sjömanshus
Eldare Åke Petterson, Uddevalla sjömanshus
Eldare H.R.Black. Garston-on-Tyne. E.
Lämpare Paul Gregersen, Kerteminde, Danmark

(Enligt Solicitorförhör, SKN ,även 2 R.N. gunners ombord. vilket talar för att Birgitta var beväpnad.)

Sjöförklaring på Vicekonsulatet i Newcastle o/Tyne 8.8.4I

Sakkunniga; Befh på Tor, August Herman Petterson & befh på Milos,Arthur Martin Lindroth.

Befh Larsen: Konvojen bestod av 2 kolonner och Birgitta gick mitt i STB kolonn. Strax före 23.50 den 5.7 siktades 2 bombplan som på låg höjd kommande aktrifrån flög över Birgitta och fällde 3-4 bomber under ksp-eld. Bomberna exploderade tättx intill fartygssidan.Befh själv på bryggan liksom 2e styrman och rorsman Iredale. Inga fart- eller kursförändringar företagits i enighet med konvojinstruktionerna.

2e styrman Andersson: Såg 2 plan närma sig förifrån, det ena passerade, det andra girade när det kommit tvärs Birgitta, satte kurs rakt på Birgitta, öppnade ksp-eld och fällde flera bomber på låg höjd vilka dock alla missade. Maskin stoppat efter explosionerna. Styrman skickats ner i maskin av befh för att ta reda på vad som stod på.Då stod vattnet

BIRGITTA 5.7.4I

edan ~~xxxxx~~ upp på eldrumsdurken. Det var nära att Birgitta sjänk av skadorna.

Chiefen Nyberg: Vakt i maskin. Kl 23.50 explosioner av fallande bomber. Ljuset slocknade, hela maskin fylldes av ruså̊nga och vatten kom inrusande. Stoppat maskin för att ficklampsljus undersöka skadorna. Genast satt ingång ballastpumpen. Genom omkopplingar lyckats få cirkulations pumpen igång ,matad från det inströmmande vattnet, så att maskin kunnat startas för skata fart kl OI. Utan detta rådiga ingripnade hade fartyget sjunkit.

Lättmatros Nyberg: Var på väg från rodret till backen för att ta över utkiken. Vid lucka 2 såg han ett plan komma inflygande på låg höjd tvärs STB under kulspruteeld, såg 3 bomber falla som slog ner intill BB-sidan och dränkte midskeppet i vattenuppkast. På order från bryggan skyndat ner i maskin som var fylld av ånga. Nerkommen hade maskin redan stoppats.

Lättmatros Iredale: Till rors i den helt inbygga styrhytten. Såg inget. Hörde ljudet av gunfire och motorbuller från ett plan, hörde explosioner. Kompassen kastas ur läge. I was ordered to stand by and keep ship's position without any alterations of course.

SKNEIII 206 Kompletterande journalutdrag.

Fre 4.7 kl 2I avgått från Newcastle Quai, kl 23.30 lämnat lotsen vid Tyne Pier och fortsatt resan enligt erhållna instruktioner. Samtliga nationalitetsmärken utplånade. Svensk flagga akter.

Lör 5.7 kl 23.30 blev fartyget överfallet av tyska bomplan som fällde ett flertal bomber ~~xx~~ samtidigt som de besköt fartyget med kulsprutor. Kraftiga explosioner runt fartyget förorsakade brott på intagningsventilerna till maskinen med påföljd att fartyget hastigt började vattenfyllas. Det inrusande vattnet användes emellertid till cirkulationspumpen så att huvudmaskinen kunde hållas igång och användas för lä nspumpning så att fartyget kunde hållas flytande. (Se vidare rapporten sid I)

Mån 7.7 Länspumpnings- och reparationsarbetet fortsatt. 3" vatten i STB, IO'' i BB rännstenar. Richard Lee Barber lämnat kl I6. Div rengöringsarbeten u. dagen.

Tis 8 - Lör I9.7 fortsatta reparationer.Målat skorsten & gretingar. Manskapsinredningen "fumigated." Besättningen logerat iland .Stuert Andersson insjuknat den I4.7, förts till sjukhus, avmönstrat I5.7. Kl I9 den I9.7 reparationerna klara . Fartyget varit " under arrest" sedan I5.7 (Bärgarlönskrav)

Ons 23.7 arresten hävts kl II.30.

Forts

BIRGITTA 5.7.4I

Tors 24.7- fre 25.7 Avmagnetiserat på Yarmouth road under lots ledning. assisterad av bogserbåt. Wiping klar kl 2I fre 25.7
Lör 26.7 Kompassjustering på Yarmouth Road 07.20-08.45
Sön 27.7 04.30 fortsatt resan i konvoj. Styrt efter erhållna instruktioner.
Mån 28.7 08.45 förtöjd i Gallions Buoy, London, i väntan på kajplats
Tis 29.7 Gjort klart för lossning.
Ons 30.7 06.40 lämnat bojen, gått in till Albert Hoist's Jetty, börjat lossa.
Tors 3I.7 Utlossad.

Engine room log book.

5.7 II.30 p.m. attacked by aircraft. Bombs fell near ship'ss side and the intakes of the ballast- & cirkulationpumps were broken .These pumps were set working but were unable to keep vessel dry. The water level rose ~~isnxspitx~~ in spite of the fact that the ballast pump was working. The forward hold was flooded. At I a.m turned the engine on again at half speed, circulation water being pumped from the vessels bottom. The waterlevel then kept constant, not rising, The engines were kept working at a uniform rate, but vessel had a list to STB so water ran into the tunnel. The tunnel door was bolted fast tight but kept leaking. Engine worked almost half speed. The list to STB increasing, and the tunnel soon flooded. The level of the water had remained approx. the same. 7.30a.m a salvage vessel came alongside and started taking pump hoses onboard. Stared pumping 8 a.m the engine was stopped by 9 a.m because it could no longer get circulationwater. The vessel was towed into Great Yarmouth and brought alongsida a quay 10.30 a.m. People from land and from the salvage vessel took over the pumping. Seawatches kept in the engineroom in order to supply steam for the pumps. Repairs commenced. Repairs finished I9.7 6p.m.. Vessel left Great Yarmouth 27.7 4 a.m.

SURVEY REPORT

Great Yarmouth 8.7.4I ff

" As a result of the bomb explosions the tank injection valve & the main injection suction pipe were broken and water rapidly flowed into the engine room and partly flooded the engine room, stokehold and tunnel. After the water had reached a level to cover the broken injection pipe, it was found possible to work the main engines and keep the water under control. The vessel had to leave the convoy and was escorted with towing assistance to Yarmouth roads by H.M. T-68. (A corvette) Outside Yarmouth tye salvage tug "Richard Lee Barber" met the vessel and also accompanied her to Yarmouth Roads .The vessel had to wait in Yarmouth Roads about 2 hours before

BIRGITTA 5.7.4I

she could enter harbour. The corvette T-68 cast off and Richard Lee Barber made fast alongside, rigged up her pumps and started pumping. At high water the vessel proceeded into the harbour assisted by Richard Lee Barber and the tug George Jewson and was moored alongside the quay at IO.45b a.m 6.7. The R.L.Barber remained alongside and continued pumping. The Admiralty Salvage Officer in Great Yarmouth placed one motorpump and one steampump aboard and the Admiralty diver stopped up the grating over the tank injection inlet with oakum. There was still a sligth leakage but the pumps placed aboard were still able to deal with the leakage.On the evening of 6.7 the R.L.Barber stopped pumping but remained alongside in case of need until 2 p.m 7.7.

Reparation.

Messrs Pertwee & Back Ltd in Great Yarmouth repaired broken engine parts et up to 7 p.m. I8.7 at a cost of £ 325. Most of the repairs temporary only. The cast iron standard of the engine room telegraph welded-had been broken Refitting WT door in engine room, renewing cement box on poop STB side, replacing smashed window in bridge front, caulking of 2600' deck seams on boatdeck and bridgedeck, weldxing the leaking sanitary tank, xxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxxxxxx checking over ships lighting circuits supplying smashed lamps as necessaryetc, etc Birgitta then made a voyage to London, discharge her cargo and returned to Tyne Dock Eng.Co.Ltd in Newcastle o/Tyne for permanent repairs. Total cost £ 650 = kr II.025;83.

Repairs included new wash basins in the masters and 2d officers cabins, new wc in masters bathroom and the officers bathroom, reapiring wooden shelves in the galleyX, the wireless set in the messroom, a broken port hole in the chart room etc.

Smashed glass & porcelain

I cheese dish, I2 dinner- & I2 dessert plates, 6 glassdishes, I2 tumblers, 3 vegetable dishes, 3 meat dishes, I sauce boat, I2 cups & saucers, 2 milk jugs, 2 casserols, I2 mugs, I2 small glasses, 2 fruit dishes, 6 water bottles , I soup tureen, I coffea grinder, 3 glass lamp shades, I2 el.bulbs, I2 lamp glasses. (Master stated he would obtain replecemnts in London)

Reparationen i Great Yarmouth.

Pertwee & Back Ltd fick 2I.IO.4I via Wm Wilson £ 650.9.IO för torrdockning, förnyelse av I500 nitar, svetsning av 77 nitar, dragning av propelleraxeln, ilandtagning av rodret, överhalning av Cederwallsboxen, genomgång av styrmaskinen etc etc

---

KVARSTAD & BÄRGARLÖNSKRAV.

Telegram Wilson till SKN I6.7.4I

Birgitta salvage claims by Admiralty and by 2 harbour tugs . Bail required

BIRGITTA 5.7.4I

from ship £ 7000 stop kindly telegraph fund enable us complete bail = Wm.Wilson,Newcastle.

SKN till Wilson 2I.7

Have today instructed Sveriges Riksbank place at your disposal 7000 £ through Lloyds Bank.

(Bärgarlönskravet fördelade sig på £4000 för corvetten T-68; assistans och £ 3000 för de 2 hamnbogserbåtarnas hjälp- i svensk valuta motsvarande kr II8.768;65.)

Wm Wilson påpekade för Admiralty att Birgittas war risk innefattades i chartern för H.M.Government och uppmanade Amiralitetet att dra tillbaka bärgarlönskravet för corvetten T-68. Den 2I.I0.4I meddelade Wilson SKN att " we have succeeded in this direction and shall return £ 4000 = kr 67400;- (Återsänts 25.I0 till SKN)

Telegram till red AB Berget i Hälsingborg I9.7.4I

Sandberg temporary repairs finished today but Wilson waiting for £ 7000 bail from Swedish War Risk stop cannot move until bail arrived.

(Birgitta war off-hire i Great Yarmouth 5.7 kl 23.30- 27.7 04.30 = I5 dygn 7 timmar 20 minuter)

Ägarna till bogserbåtarna " Richard Lee Barber" och " George Jewson" kräbde £ 3000 i bärgarlön , men det kom II.I2.4I till uppgörelse efter förhandlingar och rederiet fock &I000 som utbetalades 27.I.42 till deras advokatfirma. Amiralitetet tog tillbaka sitt krav helt och hållet.

Wilson II.2.42 returnerat $ I507 till SKN efter avdrag för sina omkostnader.

==

STATEMENT OF CLAIM for Salvage Services.

In the Hight Court of Justice.

Great Yarmouth Port & Haven Commissioners vesus the owners of ss Birgitta.

"Richard Lee Barber.",bogserbåt, I2I brton, Byggd I940, 600 ihkr, 6 mans besättning.Specialbyggd för bärgning runt sandbankarna utanför Great Yarmouth.Stationerad i hamninloppet, ständigt med ångan uppe.

George Jewson ", bogserbåt på 57 brt, 280 ihkr, 5 mans besättning,

Omkring kl 02.I5 sön 6.7.4I fick R.L.Barber order av hamnkaptenen att gå ut och assistera Birgitta som skadats vid enemy action c;a 2 miles W No 8 ~~xxxxx~~ buoy . R.L.Barber gått nordvart genom Cockle Gat och de ombv såg att en H.M.trawler vid Newarp Bank sköt med sina lv-pjäser. (AA-guns). Omkring kl 05 ungefär i höjd med Palling såg man , c;a 4 miles i riktning NNW, H.M.S.corvette T-68 som bogserade Birgitta. Vädret var fint och klart med måttlig WSW vind. Det var flod med högvatten vid Yarmouth c;a kl 08.25. - Då R.L.Barber närmade sig flottiljen såg man att Birgitta låg djupt med aktern och var läck i maskinrummet.

BIRGITTA 5.7.41

R.L.Barber talade med T-68 och ombads gå före och leda flottiljen genom närmaste kanal in till Yarmouth hamn. R.L.Barber gick då 4 kbl före T-68 och ledde henne genom Cockle Gat in på Yarmouth redd.C;a 07.30 anlände fartygen utanför Yarmouth hamninlopp. Bärgningspumparna hade under tiden klarhjorts på R.L.Barber som nu sände en signal till Harbour Master med begäran om klarsignal att gå in. R.L.Barber gick sedan långsides Birgitta BB - fartyget hade STB slagsida - och drog ner pumpslangarna till hennes STB rännstenar. Därefter lade T-68 av bogserkabeln. I väntan på signal från hamnkontoret höll R.L.Bsrber länspumpar och maskin igång på sakta fart . Ville undvika att ankra. Kl 09.30 kom George Jewson ut till Birgitta, och eftersom det var nära högvatten stoppade R.L.Barber pumpningen och gjorde fast för om Birgitta medan G.Jewson gjorde fast akter varefter Barber bogserade in Birgitta i hamnen 09.30 med Jewson som styrare. Kl 10.40 var Birgitta förtöjd vid Bollard Quay, BB-sidan mot kajen.- Bogserarna kastade loss och R.L.Barber gick upp långsides STB och fortsatte att pumpa. Vattnet hade då stigit över maskindurken på Birgitta. Strax efter kl II bordades Birgitta av the Admiralty Salvage officer och 2 st 2" portabla pumpar togs ombord och nedsattes i maskin. R.L.Barber slutade sin pumpning II.35, men fick kl I2.I5 åter sätta in sina pumpar eftersom de oortabla ej förslog. Fortsatt pumpa till kl I3 då pumparna inte tog längre (suction was lost). Sedan pumpat tidvis fram till kl 22.45 medan Salvage officer och hans män arbetade med att reducera läckaget. Vid 02-tiden 7.7 flyglarm varvid R.L.Barbers folk kom på däck och bemannade fartygets AA-guns. Trots bombraiden återupptogs länspumpningen kl 02.35. Kl 02.40 föll flera bomber nära Birgitta och R.L.Barber och splitter och spillror (debris) föll på bogserbåten och anställde skador. Kort därpå inställdes pumpningen. Kl 03.53 blåstes "Raiders passed" signal R.L.Barber legat redo fram till I4.30 då salvage officer förklarade att fortsatt stand by inte behövdes. R.L.Barber tog ombord sina pumpslangar och kom I4.30 tillbaka till sin station.

"By reason of the said services the Birgitta and her cargo were saved from a position of grave danger .Had it not been for the prompt pumping by the Richard Lee Barber she would have sunk in Yarmouth roads or in the river. The tugs were in considerable danger from mines and enemy aircraft ."

Birgittas befh statement, no date.

Made before Bramwell,Clayton & Clayton solicitors.

Birgitta carried a crew of I8 hands plus two gunners. Her full speed is 8 knots and the vessel is under cherter by the Ministry of War Transport in London.

BIRGITTA. 5.7.4I

Saturday July 5th at II.40 p.m. BST convoy passed Sheringham lighted buoy and II.50 the convoy was attacked by enemy planes drppong bombd and strifing the ships with MG-fire. Bombs expldode close to my vessel on both sides and aft,causing damages. The ballast tanks seacock and main pipe lineswere borken, also the after peak tank valve. No 2 & 5 bearings in the shaft tunnel were broken. After a while it was found that when the water had risen to sufficiently in the engine room it could be used to circulate the main engines which could also be used as a discharge pump, but to do thisthe water had to be kept at a certain level. Atany rate I could see this was the only way to keep her afloat..We dared not steam too hard we in case we discharged too much water , leaving none for circulating, but at the same time it was necessary to steam at a certain speed to keep the water always at the same level. I got in touch with a destroyer of the escort ,who arranged for the corvette T-68 to stand by me in case of emergency.It was impossible to keep the Birgitta in the convoy.The firemen were working up to their knees in water and there was always the danger of water getting into the boilers. In addition the ship had a list to STB of about IO°. The bunker coals became flooded and ultimately I was compelled to ask the escort to assist me into harbour. T-68 came alongside at 00.20 a.m 6.7 and I explained the situation .pointing out thta it was necessary for me to use my enginesso that I would be assisting in the towage. But that if we stopped our engines, the water would rise and put the fires out and the vessel would sink. The T-68 fired a small line to my vessel.It fouled the anchor ,but we had no difficulty in getting it and by this means we hauled aboard his 3,5" towing wire which we passed through the fair leads on the port bow and made fast to a bollard forward. From this wire I had 4/5" manilla rope made fast round our foremast.Whilst being made fast, we stopped the engines, and as a result the water increased a little and it became necessary to give the engines a turn astern now and then to keep the water under control. The towagen commenced at I.00 a.m 6.7 , our position then being somewhere just to the southward of Sheringham. Weather fine with a light S breeze sea calm, visibilty slightly hazy, sky cloudy. We had our engines put ahead at such a speed as would enable them to control the water and at the same time not pump it all out,and we made a speed of about 6,5 knots. The towage was quite an easy one. The towing hawser of T-68 , of which there was about 40 fathoms scope, at times was slack. When about one hours steam out from Yarmouth we were met by Richard Lee Barber and sh accompanied us into Yarmouth Roads which we reached 7.20 a.m (6.7)

Statement of Birgittas chief engineer.

On watch in the engine room when bombs fell close to the ship. Burning

BIRGITTA. 5.7.4I

coals were thrown out on the stokehold plates, the el.light failed and the engine room became full of steam and I had to stop the engines as I was not sure what had actually happened at the time. I then saw water risin below the plates at the side and I knew that something had happened to the main injection valve or pipe. I found the main injection valve was broken and the pipes in two places. We found the valve to the ballast tanks was broken. Although we could use the ballast pumps for pumping out and in fact did so throughout the voyage to Yarmouth, this was not sufficient to keep the water under. The breakage meant that we were unable to use the engines as we ~~xxx~~ were unable to circulate water through the condenser until the water had risen to the end of the broken pipe. Ship had a bad list to STB and on the STB side water rose to about 4' above the stokehold plates and about 8" on the port side. The water was coming into the stokehold from the enine room and I had to shut the tunnel door, which took me 2 minutes. The door did not fit tightly at the bottom, I" opening between door and floor allowing water to pass under. The water in the tunnel partly dame from the after peak. So long as I could keep the broken pipe below the water surface , I could pump out, and to do ~~so~~ this the water was maintained at about the level I have described. Whenever we saw water rising, I had the engines put on ~~xxxxx~~ faster. To keep the required level I had the engines running at nearly half speed and had to continually watch the rise and fall of water. So long as we could use the engines we could keep the water under control, the only danger being when we had to stop them. On stopping the engines when we arrived at Yarmouth the tug put her salvage hoses onboard and pumped the water out ,i.e he got the water down to below the stokehold plates. There still was water in STB bilge, we still had a STb list. The Admiralty brought onboard 2 motorpumps and one steam pump when we at I0.45 a.m arrived at Bollard Quay and was moored head up river, port side next to the quay. One of the motorpumps would not work. The steam pump was connected to our steering engine. Later a diver went down and put a patch over the intake, stopping the inflow of water, but the 2 pumps ewre kept onboard, and the tug remained to next day. Two men from the Admiralty stood by the pumps and used them occasionally for about 2 hours each day. In the meantime broken pipes were repaired. II of the crew helped the Admiralty Salvage Dept, the crew working the pump for the diver and assisting in fixing up the pumps brought onboard.

C.Nyberg
Chief engineer,

Generalräkning.

Rederiets generalräkning till SKN I9.I2.42 slutade på 33450;- kr.

BIRGITTA 5.7.4I

Besiktningsinstrument- krigsskador I945

Ing Sten Haeger besiktigat Birgittas krigsskador vid Eriksberg,Gtbg,IO.II I945 ff (Befh var då Paul Bohlin)
"De vid bombfällningar uppkomna skadorna i bordläggningen och på inredningen ytterligare förvärrats genom skakningarna från upprepade sjunkbombs-exxplosioner under gång i konvoj,varför samtliga krigsskador behandlats enhetligt." - Haeger konstaterat omfattande bordläggningsskador, ganska stora skador i förrummet där ett 30-tal spant måste kapas och förnyas STB & BB. Trädäcken genomgående läck. Skador på rodret,Cederwallsboxen(förnyas), bottenventilerna, däckshusskotten, förhalningswinschen,inredning, el installation, värmeledningssystemet, arbetsbåten,rörledningar etc
Maskinskadorna spm reparerats i Yearmouth efter bombningen juli 4I visade sig gediget utförda och inga skador upptäckts i maskin.
Birgitta läg vid Eriksberg 5.II,45- 5.3.46 och klassades för I90.000;-
Därtill reparerades krigsskador för nästan lika mycket.
SKN 3.IO.46 till SÅAF betalat I64.435;34.

T.Fredh;Utanför Spärren(-84)

Styrman Georg Andersson,Göteborg berättar;

Han gick nästa hela kriget oå Birgitta av Lerberget. Birgitta gick från Sverige med massalast när kriget bröt ut.((Avser 9.4.40.)) Birgitta kom till Bergen där befh kllades till överläggningar med myndigheterna på ett hotell. Efter överläggningrana kom befh ombord och berättade att tyskarna var på väg att ockupera Norge.Alla ombord ville att vi inte skulle bry oss om konvojen utan sticka till England omgående. Det blev ochså befh beslut.Han gick ensam på kvällen utan lots mot England.Efter att ha lossat lasten blev Birgitta geånede hela kriget för de engelska myndigheterna. Vi gick mest på hamnar i nordöstra England. Ofta gaskol från Newcastle till London. Från Glasgow tog vi också laster av fruset kött som lastades som stora isklumpar på presenningarna i rummen som rengjorts väl. Lastningen gick dag som natt och så gick vi i konvoj till andra hamnar. Köttet kom från Argentina och Australien. Vi hade ofta en spärrballong och gick nattetid i konvojerna som ofta anföllls av plan i låganfall.Det var stor genomströmning av folk på Birgitta. Andersson minns en märklig syn en tidig morgon på en resa Newcastle-London. Havet var täckt av dis men det var klart högre upp.På håll möttte man en konvoj men fartygen syntes inte i diset. Däremot såg man i den klara skyn båtarnas spärrballonger. En underlig syn som jag aldrig glömmer .Birgitta gjorde pckså ngr resor til Island med kollaster.Efter 4 år på kusten blev Andersson sjuk.Deb psykiska pressen tog ut sin rätt. Vid kirgsslutet kom han hem med P.L.Påhlsson.

BIRGITTA 5.7.4I

Historik.

Lastångare på I35I brton byggd I92I vid Kalundborgs Skibs AS av stål. (Ex Anglos, Neath Abbey, Vardaas, Moland.) L 70,5 B.II,3 Tillhörig RedAB Berget (Filip Ohlsson) i Lerberget.2I50 dw. 465 ihkr triplemaskin från A/S Smith,Mygind & Hüttemeier i Köpenhamn. Back, brygga och poop, 4 luckor, 2 master, ljusgrått skrov, skans i backen. Byggd I92I ~~som Moland~~ för ett dansk rederi men såldes omgående till D/D A/S Agdesiden(Arnt J. Moland) i Arendal och fick namnet Vardaas. Efter en grundstötning i jan I923 bärgades hon först i april och såldes hösten 23 till Abbey Line ltd i Cardiff och blev Neath Abbey. Såld -26 till Anglos ss co ltd i Hull och fick namnetAAnglos. I934 inköpt till Hälsingborg av Fänge & Påhlssons rederi i Lerberget och blev då Birgitta. Övertogs April 37 av red AB Berget i Lerberget. Bombad 20.3 4I Kollision 23.4.44

Birgitta Kom hem till Sverige i okt I945 efter 5 år i Engelsk kustfart och reparerades vid Eriksbergs varv nov 45- mars 46. I5.2.47 meddelades att Birgitta som Lerbergets sista fartyg i dagarna sålts till red AB Gertrud (C.Grundelius) i Stockholm för I.075.000 kr. Hon övertogs i Gtbg, fick namnet Brittgol pch ny befh S.F.E. Lind,Sthlm. Den 5.6.50 då Brittgol var på resa Sundsvall-Watchet med trälast försvann chiefen Lorentz Nilsson,Hälsingborg.överbord.Han skulle inom kort ha fyllt 60 år. - Febr 54 såldes Brittgol för 2I9.000 kr till M.Raffaele Romano i Neapel av red AB Gertrud i likvidation och lämnade Sverige som Tarquinia. Den 29.I0.62 kom hon till nedskrotningsvarv i Spezia. Skrotningen försenades av att befh och I2 man vägrade lämna fartyget innan redaren betalat dem 3 månadshyror de hade tillgodo.

(/R 23.4.44)

Planer från UG-2
[illegible]
[illegible] Nr 292

PORJUS 6.7.4I

ÖVERRASKANDE FLYGATTACK PÅ FREETOWNS REDD - SPRIDDA TRÄFFAR.

Journalutdrag.

Sön 6.7.4I då Porjus låg i Freetown ,Sierra Leone, i väntan på konvoj, observerades c:a kl 07.30 ett främmande flygplan på synnerligen låg höjd inne över hamnen. Planet visade sig vara engelskfientligt och besköts från fartyg i hamnen och från kustbatterierna. När planet passerade Porjus besköt det fartyget med såväl automatkanoneld som maskingevärseld. Ingen människa ombord skadades men vid prëliminär besiktning upptäcktes följande skador: Ians flotte genomborrad av ett flertal kulor och splitter, ett luftrör vid Ians winsch genomskjutet på flera ställen, Ians bomtalja avskjuten, kulmärken i förmasten och i winschar och bommar på fördäck.Ett kanonkulehål med 3" diam. slagits i bordläggningen in till rum 2 i andra stråket under huvuddäck mitt för kommandobryggans förkant. Samt en större buckla i samma stråk rajt under förliga däverten till STB livbåt. En djup buckla i bärdgången STB på akterdäckmitt för DG-kabeln som ev kan ha skadats. Ångröret till förwinscharna abskjutet och läck. Detta rör tätats provisoriskt på f.m. Agenten och marinmyndigheterna underrättats.Representanter för dessa under dagens lopp varit ombord och besiktigat skadorna.

SS Porjus, Freetown 7.7.4I

G.Lundh — Ie styrman

C.Rasmussen — 2e styrman

B.Sundbaum — Befh

(Wilson sänt detta utdrag till SKN från Newcastle 7 okt 4I.)

Reparationer.

Elder,Dempster Lines Ltd ,Freetown reparerat provisoriskt för £ 37.I.IO = 628;70 kr. Norfolk Shipbuilding & Drydock Corp ,Norfolk,Virginia, i okt I94I reparerat hålet i bordläggningen och andra plåtskador för $ 756 = 3I75;20 kr.

SKN ersatt rederiet I2.II.42 med 3986;37.

Egna noteringar

Fransk plan från Dakar.

Planet sannolikt kommit från det Vichytrogna Dakar.

Historik.

Se Porjus IO.IO.42 Brand i Halifax.

STUREBORG 12.7.41

BOMBSKADAD I SHERIF BASIN, PORT SAID, i ENGELSK TIDSBEFRAKTNING.

Rapport

Låg akterförtöjd iland i Sherif Basin, Port Said lör 12.7.41 i barlast. Djupg F 6′6″ - A 12′6″. 18 ombv. Vaktman satt iland. Månljus natt. Intill Stureborg låg ett Holländskt och ett Grekiskt fartyg akterförtöjda i kanalbanken.

Kl 01 gavs flyglarm från land. "Sounded by Port Said police authorities All ranks stood to their posts" Kl 03 flög plan över och bomber exploderade runt om. Kraftiga explosioner i vattnet mellan Stureborg och det Grekiska fartyget. Stureborg skakat våldsamt och lyfts i vattnet samt överspolats. Något läck i aktertankarna. Särskilt en smäll orsakade en våldsam stöt i skrovet som krossat tvättställ oa i inredningen och fått trävirke att släppa i fogarna. De 2 andra fartygen fick fullträffar, brand utbröt ombord och det grekiska fartyget sjönk med akterskeppet, hängande i förtöjningarna och med svår slagsida. ((ss Patrai av Piraeus på 1977 brton Byggs 1909)) Fartygen låg ca 30 meter från varandra. Ingen av de ombordvarande på Stureborg skadats. - Bureau Veritas surveyor, Marcel Kirchgesner, kom ombord på Stureborg på e.m den 12.7. Denne fann att cementgjutningarna i akterrummet över rännstenarna skakat loss och att läckaget var omöjligt att lokalisera. Ej läck föröver. Det vatten som inträngt pumpades ut efter besiktningen. Mr Kirchgesner fastslagit att " This vessel must be examnied in dry dock without delay, for her to be naintained in her present classification in accordance with the regulations."

Maskindagbok

Durin air raid 3 a.m bearing No 3 in tunnel broken and the pipe between afterpeak and No 4 tank broken. Also several water & steampipes broken Water coming in the hold Possibly other damages.

Sjöförklaring 25.7.41 inför representant Le Ministre de Suède au Caire, Port Said, mr Walter Tremayne Bond.

Befh Persson: Vid larmet kl 01 klätt på sig och gått upp på bryggan Befann sig där då bombningarna började kl 03 En bomb träffade det Holländska fartyget 60 meter om STB och andra bomber en Grekisk ångare som låg 25′ från Stureborg (mellan Holländaren och Stureborg) och som började sjunka. Flera bomber föll mellan Stureborg och Greken och skakade mitt fartyg mycket våldsamt. Jag kunde höra luft pressas upp ur luftröret till akterpiken av vilket jag drogden slusatsen att piken sprungit läck. När bombraiden slutade i gryningen och "Faran över" blåsts inspekterade jag mitt fartyg och kunde konstatera att dörrkarmarna till min hytt

STUREBORG 12 7 41

slagits loss och att en mängd paneler, möbler och annan inredning och utrsutning slagits sönder eller rubbats (displaced). I akterrummethade cementen i rännstenarna slagits sönder osv.Liivbåten,förtöjd akterut om BB, skadats,Jag informerade rederiet, charteragenten, the Naval authorities och Bureau Veritas ombud.

1e styrman Westergren: Låg och sov vid larmet. Väckts av bombexplsioner, hastigt klätt på sig och skyndat akterutm. Efter flera explosioner hört luftsug i akterpikens fyllningsrör. Kallat på 2e styrman och bett honom pejla rännstenarna akter.Man fann att det var vatten över tanktaket. Rapporterat till befh som beslutade invänt Veritas ombud. 1e styrman på däck tills ombudet kom ombord kl 10.30.

Chiefen Bengtsson: Klätt på sig vid larmet kl 01 och varpå däck ännu kl 03 när bombningarna började. Flera bomber föll tätt intill Stureborgs BB-sida, det Holländska fartyget fattade eld och det Grekiska sjönk. All inredning i min hytt skakat loss och sönder, mindre föremål hamnat på durken. Funnit skador i maskin på rörledningar mm Inväntat Surveyor.

Matros de Vahl : Steg upp kl 01, kojat kl 04 då faran var över

Lämpare Petterson: Steg upp kl 03,klätt på sig ocg gått upp på däck. Såg det grekiska fartyget sjunka med aktern före 20-30 meter om STB och det Holländska fartyget brinna. Funnit att some fittings were broken and out of place. Went back to bed kl 04.
Y

Crew List

Befh John M Persson, Jonstorp, f- 00 (2.4.40)
1e styrman Folke Westergren, Landskrona, f- 05 (27.3.40)
2e styrman Axel Mårtensson, f - 09
Chief Torsten Bengtsson, Göteborg, f- 85 (14.4.39)
2e maskinist Carl Olsson, f - 83
Stuert Gunnar Josefsson, f -93
Kock Arne Persson, f- 21
Matros Gustav de Vahl, Ytterlänna, f- 15 (27.3.40)
Matros Assar Petterson, f- 13
Matros Dimitrios Daveronis, f - 14 (Mönstrat i Port Said)
Matros Stathis Vlassopoulos, f -10 -"-
Matros August Neider, Estländare, f -15 (Mönstrat i Haifa)
Smörjare Axel Petterson, Göteborg, f- 98 (18.3.40)
Donkeyman Herbert Hedenborg, f -18 (Mönstrat i Antwerpen)
Eldare Arvid Ozolin, Lettland, f -06 (Mönstrat i Pireus)
Eldare Demetrios Vrakatiisis, (Grek) , f- 97
Eldare Alfred Frank, Palestinier, F-17 (Mönstrat i Haifa)
Lämpare Axel Petterson, (Mönstrat i Sverige)
Lämpare Hilding Johnsson, f-12 -"-

STUREBORG 12.7.41

Journalutdrag

Moored in Sherif Basin, Port Said in ballast.

Lör 12.7.41 kl 03 during heavy German airraid a number of bombs exploded close to the ship which was violently shaken. Mirrors, doors, lamps etc were thrown from their places or smashed, woodwork displaced and twisted, washbasins smashed and pipes cracked Further water was detected in the after hold and the cement shocks over the bilges were cracked and out of place. As the water waxs was not rising, it was not pumped outuntil the surveyor came onboard in the afternoon. From that time until 8 a.m August 2d repaires were carried out and awaiting to enter drydock.

Lör 2.8 kl 08 entered drydock. After scraping and cleaning the bottom, hull, rudder and propeller was examined by Veritas surveyor and at noon. August 4th the ship was let out of the drydock and ready to load.

Folke Westergren, Chief officer — Th Bengtson, Cief eng — Port Said 11.8.41, John M Persson, Master

---

Survey report 15.7.41

Lloyds surveyor Robert G Knox onboard 15.7.41 in Sherif Basin inspecting damage sustained through enemy action. Bombd had burst close to the STB side towards the afterend of the vessel.

Ship not leaking. Diver has found no visible damage but ships bottom covered byheavy growths of seaweed.

In fore hold: a number of side bilge cement chocks loosened.

In aft hold: 38 STB bilge cement chocks and 19 port side displaced and the pipe to the freshwater tank broken.

Propellertunnel: Cast iron cover of mr 3 intermediate shaft bearing broken.
Iron suction pipe from after peak to double bottom tank broken.
It was the breaking of this pipe which allowed fresh water to flood into the aft hold from the after peak, causing the master to believe the ship had sprung a leak.

There is no doubt that the hull was subjected tosevere shock and I recommend vessel to be placed in drydock, prior to loading another dry and perishable cargo, for examniation of the stern frame, rudder, bottom, side plating and propeller.

Survey report 12.7.41

Veritas surveyor M Kirchgeser when isnpectin damage was not able to locate the leak in the after hold. Proposed inspection in dry dock.

Reparation & Dockning

Suez Canal Co låtit fartyget docka 2-4.8.41 vilket kostat 263 pund inkl bottenmålning . Reparation av skador inombords utförts av Worms & Co i

STUREBORG 12.7.41

Port Said och gått på 8580 piasters = 389 pund.
Repairs included: Cabin doors, wooden panelling, the saloon linoleum carpet after effecting various repairs, welding of shaft bearing, repairs of water pipes, sounding pipe , ventilation tube to tunnel as well as cementing floors of the fore- & aft holds and complete reconditioning of lifeboat, supplying various pipes etc.

Telegram från befh till Rederiet i Landskrona 15.7.41

Ship surveyed by diver stop no leaks discovered stop damage to aftpeak, afthold propellershaft fittings accomodation aft stop classification demands drydocking which will be done on first opportunity stop repairs started = John Persson .

Assurans

SKN 24.7.41 utbetalat i förskott för reparation kr 8000:- ochden 10 11 41 kr 22468:09 i slutlig resättning.
Pappren utvisar hur svårt det var för rederiet och SKN att få fram några uppgifter överhuvutaget om vad som hänt. Ännu i juni 1944 brevväxlade SKN med War Risks Office i London om specifikation på reparationen i Port Said juli 41. Stureborg var fram till hon sänktes den 9.6.42 helt avskuren från hemlandet och besättningen fångar ombord utan möjlighet till avmänstring och hemresa, vilket belyses av följande från UDs Arkiv.(Se sid 5 ff)

Moxton,Salt & Co ltd skrev 22.7.42 till rederiet

We are afraid it must be taken into account that the charges made are largely due to abnormal and very difficult conditions ruling at the time in Port Said, but the drydocking charge was, of course, outside the control of the agents and was, we still consider, altogether too high. The Canal Company ,according to Messrs Lambert Brothers reply to us, seemto be able to charge what they like and refuse to make any concession."

Egna noteringar

Raiden mot Port Said mycket kraftig

Den tyska bombningen mot Suezkanalen, där även minor fälldes, den 12.7.41 var den dittills kraftigaste och koncentrerad mot Port Said,Ismalia och Suez. Huvudstyrkan av tyska bombare anföll Suez där 135 fartyg samlats till följd av att kanalen blockerats av vrak vid tidigare anfall. Här övertändes bl a Cunard -White Star-lines ms Georgic. Raiderna upprepades den 13de och 14de juli men då inte i så stor skala. Det grekiska fartyget liksom Holländaren i Sherif Basin kunde bärgas resp räddas.

STUREBORG 12.7.41

Telegram Cairo till UD 12.7.41 (Ankom 17.7.)

20 Swedish ss Stureborg damaged enemy action all crew safe stop Master requests that shipowner Leonard Landskrona be asked to telegraph immediatley name insurance company Port Said = Swedish minister.

UD H 1368 Stureborg tvingad lasta ammunition

Telegram från beskickningen i Cairo t UD den 16.2.41 (Ank 17.7)

Svenska ss Stureborg befraktat Brittiska Sjöfartsministeriet har beordrats företaga transport av ammunition mellan Alexandria och hamnar i Libyen vartill befh och besättningen villiga stop Då fartyget väntas på återresan medtaga Italienska krigsfångar önskar kaptenen detta bragt till svenska myndigheter och regeringens kännedom samt begär instruktioner.

(UD underrättat skeppsredare Gunnar Carlsson, Gtbg)

Chiffertelegram UD till Cairo 18.2.41 kl 22.15

Fartyget får under inga omständigheter sysselsättas med transport av vapen och ammunition = Cabinet.

Svarstelegram Cairo till UD 22.2.41

Fartyget redan avgått med sådan last stop befh kommer att underrättas vid återkomsten Alexandria.

Brev till Ud från Cairo-beskickningen 15.3.41

Den 2.2 fick befh i Alexandria besked att lasta ammunition och proviant till Benghazi i Libyen. Befh, som ej mottagit någon som helst underrättelse om befraktningsvillkoren, utan av rederiet anmodats följa befraktarnas order, tillfrågade i närvaro av en engelsk officer hela besättningen om den ville följa med på resan vilket besvarats jakande. Befh dock talat med konsuln von Gerber, men ansåg det meningslöst att sända telegram till rederiet eftersom lastningen skulle vara klar innan svar anlände. Några dagar senare var fartyget avgångsklart då befh sade till konsuln att 8- 10 engelska soldater medföljer som beväpnad vakt och att det förmodligen avsågs att på återresan till Alexandria medföra Italienska krigsfångar, och anhöll om förhållningsorder från Sverige. Sedan UD:s telegram anlänt, upplyste agenten att Ministry of Shipping ställt fartyget till Amiralitetets förfogande. Instruktioner sänts till hamnen i Libyen och Stureborg återkom i barlast till Alexandria. Stureborg har numera återinsatts i sin tidigare styckegodstrade mellan Alexandria, Port Said och hamnar i Palestina.

UD R-605 Ersättningsmål, Turkiet

Total likgiltighet på UD inför besättningens tvångsläge.

Forts sid 6

STUREBORG 12.7.41

Brev till Sv legationen i Istanbul från Stureborgs befh.

Daterat : Mersin 21.9.41 (plats i östra Turkiet)

Trots alla ansträngningar har vi idag åter blivit nekade att sjukavmönstra sjömannen Hilding Johnsson för hemresa. Då vi nu arbetat härnere i östra Medelhavet i 1½ år och Turkiet är enda landet från vilket det finns en möjlighet att kunna komma hem, skulle då ingenting kunna göras genom t ex en framställning från legationen till UD att ta upp saken. Vi äro 11 svenskar ombord och samtliga önska komma hem vid tillfälle. Vi äro ju härnere fullkomligt rättslösa vid alla tillfällen. Om xxxxxxx en man tex blir sjuk , så vi lyckas få honom iland, får jag förbinda mig att taga honom tillbaka så snart han tillfrisknat. På så sätt få vi antingen segla med för lite folk eller med tiden få mångdubbel besättning, då det är omöjligt att bli av den man en gång fått istället. Någon möjlighet att få en man iland för semester nekas oss i alla länder. Överhuvudtaget har jag mycket bråk bara för att vi skall få lov att gå iland.Då vi ju äro timechartrade för England borde vi väl få hjälp av dem ,men som läget är för mig nu som befh, så är det fullkomligt outhärdligt. Därtill kommer ju all den bombning och otrevligheter som vi jämt äro utsatta för, våra nerver äro snart slut.

En annan sak är ju den att vi aldrig en gång blivit tillfrågade om vi velat arbeta för krigförande land, vi ha ju utan vidare överlämnats i deras våld, till och med sämre lottade än de själva, då vi ju ej har lov att försvara oss vid anfall.Visserligen är betalningen bra, men överväger dock ej risken ochmed den hälsans förstörande för all framtid.

Jag hemställer därför till legationen i Istanbul att godhetsfullt på min begäran upptaga vår sak med de myndigheter i Sverige som ha med saken att göra och som kan ge oss den hjälp vi behöva för att kunna komma hem vid något tillfälle. Samtliga svenskar ombord inneha endast sjöfartsböcker med foto. Är det omöjligt attfå utfärdat några pass ? Då jag aldrig kunna meddela min redare om de rätta förhållandena, för censurens skull, vet han inte mycket om vårt arbete härnere.Jag har ju sagt honom att vi skall göra vårt bästa i det längsta ,men arbeta som fångar kan vi ej hålla ut med längre. Om något kan göras så meddela godhetsfullt svenska legationen i Kairo, som då meddelar Port Said, där vi mest befinner oss.

Högaktningsfullt
John M Persson.
Befh ss Stureborg.

(UD sänt detta brev till Rederiet i Landskrona!!!!
Byråchef Setterwall på UD skrivit på en lapp : "Givetvis kan beskickningen

STUREBORG 12.7.41

i Ankara utställa pass för vederbörande, därest så erfordras. Då beskickningen ej sagt något därom i skrivelsen utgå vi väl ifrån att Modig är medveten om möjligheter. Åtgärd i passfrågan syns mig därför ej erfordeligt.

Setterwall.

SLUTET

Kapten John Mauritz Persson och hans besättning följde Stureborg i djupet i östra Medelhavet den 9.6.42 då hon flygtorpederades av Italienska Caproniplan på en rödakorsresa till Haifa. Endast en arabisk eldare överlevde.

Historik

Se 9.6.42

HEMLIG

GUNLÖG I2.7.4I

FLYGANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ - BEFH DÖD I HJÄRTATTACK I HOLTENAU.

Rapport.

Avgick Rotterdam kl 05 Lör I2.7.4I destinerad till Gäteborg. Rumslast av I225 ton koks och på däck 349 ton koks. 20 ombv. Anslöt sig vid Hook van Holland till en tysk konvoj som kl I2 angreps av 2 engelska bombplan.Det ena planet sköts ner av förpostbåtarna och föll brinnande i vattnet.Några bomber fälldes inte från planen. Mån I4,7 kl 0I.55 förtöjt i Holtenau sluss.Samtidigt blåstes flyglarm. Natten var regnig och disig. På grund av nattligt bombanfall avgått utan lots 02.I0 och ankrat på redden 02.30 STB + 30 famnar. Kl 03 anlände en spärrofficer ombord och gav befh Thorell order att omedelbart fara iland med marinens motorbåt för att hämta kurs-anvisningar, vilka inte kunnat erhållas då Gunlög låg i slussen,beroende på flyglarmet. Befh for genast iland. Kl 05.30 kom order till Ie styrman Hugo Svensson att fara iland med befh kläder eftersom denne häftigt insjuknat och måste till sjukhus. Ie styrman fann på Hafenüberwachungsstelle befh liggande på en soffa vid full sans med svåra smärtor i bröstet. På Svenssons fråga om han skulle telegrafera vid hemkomsten svarade befh; " ja, gör detta." Han hade just undersökts av en militärläkare som lämnat. Ie styrman och en tysk chaufför skulle hjälpa befh till till en ambulans som väntade 200 meter bort på andra sidan slussportarna. Hållande befh under vardera armen gick de sakta i riktning mot ambulansen. Efter I00 meter segnade befh ner, blå i ansiktet och var efter någon minut död. Ingen polis kom. 5 minuter senare kom militärläkaren,som tidigare undersökt befh, och förklarade honom nu för död. " Er ist tot." - Styrman begärde att få telefonera till rederiet men fick inte själv tala med dem. Styrman återvände ombord. Ett ombud för Sartori & Berger tog hand om kroppen och ombudet ringde till Stockholm. På e,m erhöll styrman fullmakt från Rederiet att fortsätta med Gunlög till Göteborg som befh. Kl 09.I5 fick han meddelande från Sartori & Berger att liket skulle hemsändas inom ett par dagar med ss Thule direkt till Stockholm. I Göteborg fick Svensson order från rederiet att packa ihop kapten Thorells tillhörigheter och sända dem från Västerås (där Gunläg skulle lasta malm) till hemmet i Ulriksdal. Den I8.7 övertog kapten Johan Ungh befälet ombord. Sjöförklaring avgavs 27.8.4I på konsulatet i Rotterdam.
Efter flyganfallet den I2.7 hade kapten Thorell sagt till Ie styrman att han kände något fel på hjärttrakten, men annars hade han varit vid full kroppslig vigör " såvitt jag kunnat iakttaga. "
Memorialet6.I0.4I hemligstämplades. Ej för publicering.

Crew List.

† Befh Rudolf Alexander Thorell, Ulriksdal, 48 år (Sedan 9.6.4I)

Forts

GUNLÖG 12.7.41

Crew list forts

Ie styrman Hugo Svensson, Karlshamn, 10.10.79 (7 år ombord)
2e styrman Alvar ~~xxxxxxx~~ Leonard Carlsson, Sthlm, f-00
Ie maskinist Per Otto Henriksson, Stockholm, f- 86
2e maskinist Ernst Hugo Thurdell, Örnsköldsvik, f-92
Förestånderska Ida Erika Bjurström, Sthlm, f-82
Kokerska Alma Charlotta Hjälm, Sthlm, f-92
Städerska Astrid Ingegeärd Enebring, Sthlm, f -14
Matros Gunnar Valfrid Persson, Trolle-Ljungby, F-16
Matros Karl Gösta Olsson, Tockneby, f-18
Matros Peter Salomon Ljunggren, Malmö, F-96
Lättmatros Axel Ivar Svensson, Slite, f- 22
Lättmatros Johan Evald Berg, Nyköping, f-19
Jungman Knut Henry Forsling, Gävle, f-21
Donkeyman Axel Henry Karlsson, Sthlm, f- 01
Eldare Mauritz Ragnar Thurman, Åsarum, f-97
Eldare Johan Ferdinand Norbäck, Nederkalix, F- 02
Eldare Henrik Lindholm, Sthlm, f- 97
Lämpare Kurt Alf Karlsson, Katrineholm, f- 21 x
Maskinelev Gustaf Einar Jansson, Skutskär, f-18

Se vidare 1.9.41 grundstötning
-"- 27.10.41 Sänkt.

ASPEN 14.7.41

I ROTTERDAMKONVOJ MED MALMLAST SÅLLATS AV TRÄFFAR UNDER BRITTISK FLYG-ATTACK OCH SJUNKIT. TVÅ MAN DÖDATS, 2:e STYRMAN FASTKLÄMD MOT TAKET I SIN KOJ MEN RÄDDATS I SISTA STUND. VORPOSTENBOOT V-1109 TAGIT UPP DE 17 ÖVERLEVANDE AV BESÄTTNINGEN SAMT BEGLEITOFFICEREN.

HEMLIG

ASPEN 14.7.41

Rapport

Avgick Gävle Mån 7.7.41 destinerad till Rotterdam. Rumslast av 1986 ton järnmalm. Djupg. F.15′5″- A. 15′11″ 19ombv.
Bombning och MG-eld av engelska stridsflygare kl 11.30 Mån 14.7 i konvoj på ungefär N.52 30,5′- O.4 33,2′ Lätt O. vind, sjö =0, mycket god sikt. Tysk begleitungsofficer och Ie styrman på bryggan. Utkik på backen. Cirka 8-13 bombfullträffar (varav en del blindgångare) och maskingevärseld. Skador med början akterut i skansarna samt över midskeppspartiet.Skadorna oerhörda och kunde ej överblickas. Ie maskinisten ochjungman Lindell dödade, mässuppassare Persson coh matros Alfred Andersson lätt skadade. Fartyget under ledning av tysk BO. Stockholm 20.7.41

O .Lind Befh

Redogörelse

Ss Aspen avgick kl 16.10 mån 7.7. från Gävle.Lämnat lotsen kl 17 utanför Bönan.
Lör 12.7 kl 14 ankrat utanför Cuxhaven, BB + 45 famnar
Sön. 13.7 08.20 lättat och fortsatt med lots ombord. Kl 10.10 lämnat lotse och tysk BO övertagit ledningen av fartyget. Så småningom intagit sin plats i en förut bestämd konvoj.
Mån 14.7 kl 11.30 angrepp av 8 engelska flygplan, c:a 10 fullträffar på far tyget. Efter anfallet konstaterades att 2 man dödats och 2 man skadats mindre svårt. Fartyget blev läck och efter c:a 1½ timme kunde eld-och maskinrum pejlas , vattnet stod då 4′över durkarna. Något senare gick vattnet över akterdäck och kl 13.15 lämnade samtliga överlevande fartyget och gick ombord i Vorpostenboot V-1109. Kl 13.40 sjönk Aspen något norr om Ymuiden.
Anm: Så snart flyganfallet var över signalerades efter hjälp och vorposten boot 1109 kom längs sidan och fick en wire ombord varefter den påbörjade bogsering mot Ymuiden. På grund av fullträffar i maskinrummet hade ångröret eller pannan slagits sönder så att hela maskin- och eldrum voro fulla av ånga och omöjliggjorde pejling, men efter ungefär 1½ timme kunde matros Sörman taga sig ner i eldrummet och fann då att vattnet stod drygt en meter över durkarna (= 4′) Under tiden hade upptäckts att eld utbrutit i kolboxen och maskinrummet och för att få detta släckt måste Vorpostenbåten komma längs sidan med vattenslang, och då bärgningsfartyg från land kommo ut överläts bogseringen till dessa. Vorpostenbåten försökte sedan manövrera längs sidan på Aspen för att släcka elden men hann inte dit innan order gavs att överge fartyget. Av pejlingen, som gjordes c:a 5 minuter efter den första, framgick attvattnet stigit 7′över durkarna,dvs 2,1 meter. Efteråt sjönk fartyget rätt fort och efter några minuter stod. vattnet över akterdäck. Då man på grund av slagsidan kunde befara att

ASPEN 14.7.41

fartyget skulle sjunka när som helst gick en del av besättningen i livbåtarna medan återstoden stannade kvar ombord tills Vorpostenbåten kom längs sidan och tog ombord dem. Så snart det stod klart att fartyget ej skulle hålla sig flytande till Ymuiden gavs order att bogsera rätt mot land,vilken order, så snart sig göra lät, utfördes. Fartyget kantrade och sjönk på c:a 7 meters djup, liggande på BB-sidan. Av bomberna som träffade var minst 2 blindgångare av vilka den ena kastades överbord medan den andra på grund av sin tyngd fick kvarligga. Fartygets position är lat N.52 30,5′- Long O 4 33,2′.

Stockholm 20.7.41
O.Lind befh

Sjöförklaring i Karlstad 24.7.41 kl 10.15

Sakkunniga: Hamnkapten Johannes Österberg & fartygsinspektör Hj. Dahlström

Befh rapport uppläsüs

Befh, Ie styrman, Chiefen, matroserna Kartman och Sörman, eldare Rödin förklarade, hörda var för sig, att å fartyget funnits anbragta föreskrivna nationalitetsmärken med de svenska färgerna målade på bogar och låringar, svensk flgga midskepps vartill svensk flagga målats på navigationshyttens tak och på roderkistan och en svensk flagga målats på lucka I.
Ingen av dem sett Ie maskinist Olsson efter angreppet.
Jungman Lindell så svårt massakrerad att det inte varit möjligt att medtaga hans kvarlevor då fartyget övergavs.

KK memorial 13.8.41 Ej för publicering
Nr 168 H

Bombträffar och maskingevärseld av engelska stridsflygare.

Ex officio Bo Bergström

UDHP80c 3515

Telegram till UD från Konsulatet,Rotterdam 15.7.41

Nr1 svenska ss Aspen Karlstad krigsfoerlist nordsjoen besaettningen landsatt rotterdam räddade äro: -------- Avlidna aero maskinsit Maurtz olsson jungmannen nils ~~Evret~~ EVERT lindell = Konsulatet

Telegram till rederiet från Rotterdam 16.7 (Mottaget 11.27)

Kapten Lind und 16 mann gestern abend über Berlin nach schweden abgereist.

SKN EIII 205 Assurans

SKN betalat 600.000:- 7.8.41 till rederiet plus revers på 150.000:- som löstes 22.1.43.
SKN för effekter betalt 11939:75 den 7.8.41 till rederiet

ASPEN 14.7.41

Effekter forts

De flesta av de ombv förlorat sin klocka. Kocken hade ett armbandsur för 75:- , stuert ett guldarmbandsur för 175:- Befh fått 1800:- plus 140:25 för böcker. Ahlmark skrev 2.8.41 till SKN:
" för de 2 omkomna kunna vi givetvis icke erhålla några förteckningar, men utgå ifrån att SKN liksom vid tidigare tillfällen utbetalar de legala maximibeloppen för dessa." (787:50 för Ie maskinisten, 450:- för Lindell

---

KK H vol 24 Crew List

Befh Oscar Emil Lind, Kocksgatan 35b,Stockholm, 28.4.84
Ie styrman Allan Julius Olofsson, Älvrosgatan 17, Karlstad, 6.2.10
2e styrman Elis Richard Borre, Högbergsgatan m j71, Sthlm, 16.5.86
Chief Carl Julius Lindh, Hantverkargatan 3, Göteborg, 12.4.88
+ Ie maskinist Mauritz Olsson, Vickan, Kungsbacka, 28.2.83 Tranås
2e maskinist Axel Einar Lindén, Klostergatan 9, Gtbg, 25.6 97
Stuert Ernst Ivar Lundgren, Sveavägen 33, Stockholm, 6.4.84
Kock Gösta Albert Kristiansson, Bäckegatan 4, Gtbg, 28.5.99
Mässuppassare Nils Allan Persson, Pilgatan 3, Gtbg, 31.7.15 Gtbg (skadad)
Matros Alfred Herbert Leopold Andersson, Redbergsvägen 22,Gtbg, 2.6.08 i Ronneby (skadad)
Matros Karl Arvid Kartman, Segerstad, Värmland, 16.9.10
Matros Karl Essy G.Sörman, Smålandsgatan7, Karlstad,23.6.00
Lättmatros Robert Nilsson, S:a Malmgatan 7, Kalmar, 7.3.84
Jungman Nils Erik Zetterquist, Urmakargränd 57c,Karlskrona,16.1.23
+ Jungman Nils Evert Vilard Lindell, S:a Möckleby,Degerhamn, 3.10.22 i .Möckleby Kalmar sjömanshus 103
Eldare Arne Wilhelm Rödin, Brandseröd, Ljungskile, 21.3.16
Eldare Sven Olof Mandus Olsson, Mellangatan 8,Gtbg, 4.8.08
Eldare Erik Lindell, Södra Möckleby, 7.12 93 -Farbroder till jungmannen
Lämpare James Wilhelm Olsson, Wallenbergsgatan 4b,Gtbg, 5.12 88

T.Fredh: "Dödsfarten" (Lysekil 1981)

Aspens Ie styrman Olofsson berättar:

Vi hade haft ett flyganfall i Kielkanalen men klarat det utan större skdor. Det var ett nattanfall och det var otäckt att se när strålkastarna fångade in ett bomplan i sina ljuskäglor. Det plan som på så sätt kom in i ljusstrålarnas skärningspunkt, var ett hjälplöst offer för antingen de tyska jaktplanen, som kretsade utanför ljuset och sände in sina ksp-kärvar i det upplysta planet, eller lv-kanonerna. Man såg hur bombplanet började brinna och hur besättningen i fallskärmar lämnade planet, en del av dem som brinnande facklor. Vi bildade konvoj i Elbemynningen och fortsatte

ASPEN 14.7.41

resan med 8 knops fart längs de Frisiska öarna. Vi angreps igen under natt en men inte heller då blev vi träffade av några bomber. Vid middagstid dagen därpå blev konvojen angripen av (ett antal) 8 lätta bombare. Jag var på bryggan och såg hur flera plan angrep STB-kolonnen. Dessa plan kom förifrån. Jag såg däremot inte de plan som angrep BB-kolonnen i vilken Aspen gick. Dessa plan kom akterifrån,detta för att sprida luftvärnselden från de eskorterande förpostbåtarna.Inte ett enda plan sköts ner, beroende dels på att planen flög tätt över vattenytan och på så sätt kom under lv-elden, och dels påatt lv-elden måste riktas åt 2 håll. Aspen och 2 andra fartyg i konvojen sänktes. Vi träffades av 13 bomber varav några inte exploderade. En sådan blindgångare, som senare visade sig vara tidsinställd, landade på bryggan som dessutom var helt genomsållad av kulsprutekulor. Det var ett under att varken jag eller rorsman träffades. När vi i all ångan, en av pannorna fick nämligen en fullträff, fick se bomben lyfte vi den i var ände och slängde den överbord. Den hade inte kommit många meter under vattnet förrän den exploderade. - När anfallet, som varade en minut, var över, trodde jag att alla utom vakten hade dödats. Jag blev därför förvånad när den ena efter den andra gav sig tillkänna. En del var sårade men ingen till synes livsfarligt. Alla beordrades i livbåtarna, men befh, jag och en matros stannade kvar för att se om de saknade verkligen var döda. Härigenom räddades 2e styrman. Han låg i sin koj som tryckts upp mot däck så hårt att han var helt oförmögen att röra sig. Vi hade ju inte så lång tid på oss och vi måste ju försöka så han inte slets i stycken när vi drog losshonom, men han var av ovanligt segt virke. Vi hann få ner honom i livbåten. I en hytt akterut hittade vi resterna av en sönderssprängd jungman. I maskin brann det friskt emn vi ville ändå förvissa oss om att maskinisten därnere verkligen var död innan vi lämnade fartyget. Det var meningen att jag skulle gå ner men dåingep matrosen, tog på sig ett asbestskynke och sade:" Här går jag ner, du ärung och har både hustru och barn.Jag har bara mig själv och jag har sett det mesta här i världen."- Han kom upp och omtalade att allt utom elden var dött i maskinrummet. Det var nu bara några minuter kvar innan Aspen skulle sjunka. Jag rusade in i min hytt och kom ut på däck med en flaska whisky i varje hand och den minut jag hade varit borta hade en förpostbåt kommit och kört rätt in i sidan på Aspen så vi kunde hoppa direkt ner på dess däck. Jag var endast iklädd shorts och hade flaskorna med. Flera bilder togs när vi hoppade och några dagar senare hade flera Holländska tidningar en bild med en halvnaken sjöman med en flaska whisky i varje hand. Utan att veta förhistorien var denna popularitet inte särskilt smickrande.

ASPEN 14.7.41

Jungman Lindell

Efterlämnad föräldrar och en syster. Fadern eldare till sjöss. Hans farbror, Erik Lindell, som var eldare på Aspen hade hustru och 9 barn i Degerhamn. - Ie maskinist Olsson hade varit på Aspen sedan april 40. Tidigare på Solstad. Han efterlämnade hustru , en son och 3 döttrar. Planen fällde brand- och sprängbomber och det var brandbomber som orsakade bränderna i maskin och kolboxen på Aspen. Ie maskinisten dödades nere i maskin då STB färskvattenstank spränges av en direkt bombträff. Aspens vrak med sin tunga malmlast grävde snabbt ner sig i sanden och var räddningslöst förlorat.

Historik

Laståangare på 1305 brton byggd 1918 vid Stavangers Stöberi og Dok i Stavanger av stål. (Ex Henneseid, Fri,Ytteröy, Konsul Olsen) L. 73,2 B. 11,3 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co AB Eftr. i Karlstad som i juli 1936. inköpt Henneseid från Skibs a/s Henneseid i Porsgrunn,Norge som i sin tur 1927 inköpt ss fri från a/s Varild i Oslo. Systerfartyg till Foxen som krigsförliste 18.1.40. Aspen var Ahlmarks 4de krigsförlust om man räknar med ss Indus som konfiskerades i april 40 av prisenhof i Hamburg. Ångaren byggdes 1918 som Konsul Olsen för a/s Bugge & Olsen i Stavanger, gick sedan 1922-24 som Ytteröy av Oslo, blev sedan ss Fri. 2050 dw 900 ihkr. - Påskafton 1939 grundstötte Aspen vid Vens NW rev på resa Immingham-Malmö med kollast men flottogs efter läktring med div bottenskador. -de 26.9.39 uppbringades Aspen i Öresund på resa fårn Vänernhamnar till Antwerpen med massalst och fördes med prismanskap ombord til Kiel. Frigavs 9.10.39 men massalasten 1540 ton togs i beslag . -14.8.40 i Bremen skållades lämpare K.E.Magnusson, Ulfsby, ihjäl i pannrummet, då han av misstag öppnade en ventil på BB panna.

IRIS 15.7.41

RAMMAD OCH SÄNKT I TJOCKA OCH MÖRKER I KUSTKONVOJ I MINSVEPT KANAL

Rapport

Avgick Cardiff tors 10.7.41 via Milford Haven & Gourock för konvoj destinerad till London. Rumslast av 3400 ton kol. Djupg F 20′7″ - A 20′7″. 22 ombv. Tis 15.7 kl 04.20 kolliderat i konvoj med ~~mötande~~ tankfartyget "Blue Ranger" på lat N 55 23′ - W 5 22′ i tät tjo cka, svag vind, smul sjö. Iris träffades vid lucka 4 STB och sjönk på 40 famnars djup. Ingen skadad. "Blue Ranger" var efterföljande fartyg i konvojen som framgick i minsvept kanal i enkel kolonn enligt konvojinstruktionerna. Blue Ranger höll inte sin rätta plats. Iris höll 7½ knop och följde efter det framför gående fartyget. Ingen hörbar signal uppfattades från Blue Ranger, vars hastighet är obekant. Fartyget var lastat och tillhör Amiralitetet. Båda fartygens lanternor brunno klart. Sista ortsbestämning före kollisionen: 17.7 kl 02.50 vid Holy Island fyr, 1½ naut mil. W. denna fyr. Iris bunkers vid avgång från sista hamn : 312 ton kol, med bränsleåtgång per dygn 13 ton Proviant & FW ombord för 21 dygns resa.

Glasgow 25.7.41
Nils Stenquist
Befh

Journalutdrag

Sön 13.7 kl 18 anlänt till Gourocks redd och ankrat i och för konvojbyte.

Mån 14.7 Undertecknad övervarit konvojkonferens i Gourock där konvojinstruktioner erhållits. Kl 23.20 lättat ankar och avgått under lots ledning i " Single line"-konvoj enligt instruktionerna. Sikten var dålig redan vid avgången

Tis 15.7 kl 00.15 passerat spärren vid Gourock såsom nr 18 i konvojen. Omkring kl 01x~~passerat~~ lämnat lotsen vid Toward Point och fortsatt resan i single-line-konvoj. Passerat Holy Islands fyr kl 02.50. Fyren pejlats i magn W, distans 1½ mil. Sikten hade nu ytterligare försämrats och kl 03 släpptes medförd fog-buoy med 150 famnars lina i vattnet. Blue Ranger kunde ännu siktas som efterföljande fartyg i kolonnen, likaså syntes fortfarande det framför gående fartyget. Samtliga egna fartygets lanternor voro tända. Kl 04 avlästes loggen och det befanns att det återstod 2½′ att fortsätta den styrda kursen till boj nr 1. Därefter skulle kursförändring vidtagas enligt konvojinstruktionen. Strax efter kl 04 tjocknade det till svart och hördes ljudsignaler från ett mötande fartyg på BB bog. Egna fartyget avgav då ochså reglementsenliga mistsignaler. Farten minskades nu omedelbart till sakta fram. Det framför gående fartyget kunde inte längre siktas, man hörde bara dess mistsignaler. Vid tillfället

IRIS 15.7.41

syntes Blue Rangers topplanterna c:a 2 streck på STB låring. Kl 04.17 avlästes åter loggen, varvid framgick, att distansen var utgången och kursförändring vidtogs omedelbart enligt konvojinstruktionerna. För att göra Blue Ranger uppmärksam på Iris kursförändring avgavs STB-signal. Ingen signal hördes från Blue Ranger och den nysatta kursen fortsattes med sakta fart i maskin, enär det nyss omnämnda mötande fartyget om BB fortfarande avgav ljudsignaler. Blue Rangers topplanterna var fortfarande siktbar, men däremot inte dess sidolanternor. Fartygets topplanterna pejlades i c:a 1 streck akter om tvärs om STB. Sikten uppskattades nu till endast 1 kabellängd ca. Det kunde nu iakttagas att Blue Ranger ändrat kurs och styrde rätt ner mot Iris, varför full fart fram slogs på maskintelegrafen, detta för att söka undvika att Iris skulle bli påränd midskepps. Cirka en minut senare, kl 04.20, rände Blue Ranger in i Iris med sin förstäv mitt för lucka 4 STB. Iris maskin stoppades omedelbart Blue Ranger backade inte omedelbart ut från Iris utan först efter någon minut. Undertecknad kunde konstatera att hålet i bordläggningen var alltför stort för att fartyget skulle kunna räddas, Blue Ranger hade ränt så långt in i Iris att endast 2' återstod till 4ans luckkarm och vattnet forsade in i akterrummet. Besättningen beordrades till livbåtarna som sjösattes snabbt och effektivt. Cirka 10 minuter efter kollisionen sjönk Iris med aktern före. Då tiden var för kanpp, kunde inga inventarier eller effekter bärgas, men ingen av besättningen hade skadats. Vi upptogos av Blue Ranger som legat stand-by och infördes till Greenock.

STYRLEDNINGEN AVSLITEN

Glasgow 25.7.41
Nils Stenquist
Befh

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Glasgow 25.7.41 kl 11

Vicekonsulatet ligger på nr 12 Waterloo Street.
Konsul W Lindsay-Carlow.
Tidsbefraktat av Ministry of Shipping.
Captain Svensson & captain Stahl acting as experts.

Befh Stenquist: Iris gick som nr 18 i sinle line-konvoj och kolliderade 04.20 den 15.7 i tät tjocka och mörker med nr 19, Blue Ranger. Vid tillfället var befh och 1e styrman på bryggan med utkiken Holm på BB bryggvinge och till rors stod timmerman Andersen. Iris, som inte hade lots ombord, styrde efter framför gående fartyg med 7½ knop och höll sin plats i kolonnen. Lanternorna var tända, varvtalet på maskin c:a 58. "The captain of the Iris marked his position to the best of his ability in the weather conditions prevailing". Blue Ranger följde närmast efter Iris och tycktes vara på samma kurs, avstånd ca 3 kbl, med tända lanternor

IRIS 15.7.41

Kort efter kl 04 tätnade tjockan och vid samma tid hörde befh och de andra 3 på bryggan en ångares ångvissla c:a 2 streck på BB bog. Iris saktade ner till "slow" och fortsatte med sakta fart till 04.15, då kursändring skulle företagas vid Boj 1 enligt erhållna instruktioner. Iris blåste en kort signal i ångvisslan för att varsko Blue Ranger. Ingen svarssignal hördes. Iris fortsatte med sakta fart sin gir STB. På BB bog hördes det okända fartygets ångvissla. Cirka 1 streck akter om tvärs STB (abaft the STB beam) syntes Blue Rangers topplanterna men inga lanternor. Sikten var c:a 1 kbl. Från Iris brygga kunde man nu se att även Blue Ranger ändrat kurs och styrde rakt ner mot Iris. Kollision tycktes oundviklig och för att inte träffas midskepps slog befh full fart fram i maskin. Cirka 60 sekunder senare, kl 04.20, rände tankfartyget med sin stäv in i Iris STB-sida tvärs lucka 4. Iris maskin stoppades genast ochlivbåtssignal gavs i ångvisslan. Efter ca en minut backade Blue Ranger ut från Iris. Hennes stäv hade trängt in till endast ca 6 dm från luckkarmen och detfanns ingen möjlighet att hålla undan det inforsande vattnet med pumparna. 10 minuter efter kollisionen sjönk Iris med aktern före. Besättningen satt då i båtarna men ingen hade hunnit rädda några ägodelar. Även däcksloggboken gått förlorad, Blue Ranger kastade ut stormlejdare och tog upp samtliga som infördes till Greenock.

1e styrman Dahl: Vakthavande på bryggan Även sett Blue Rangers BB-lanterna i övrigt bekräftat befh berättelse.

2e styrman, timmerman Andersen & lättmatros Holm bekräftat.

Crew List

Befh Nils Stenquist, Råsunda, 7.7.97 i Sollefteå (Dec 40)
1e styrman Johan K Dahl, 21.6.93 i Trondheim (Dec 40)
2e styrman Herbert Henriksson (Finskt styrmanscertifikat -31) (Febr 41)
Chief Arvid Gottfrid Lindahl, Göteborg
2e maskinist Edward James McCord, Sydenham Drive 15, Belfast (1.7.41)
Telegrafist Carl Hugo Lundahl, Göteborg
Stuert Anton Turkiewicz (Polack)
Kock Thor Jean Mannerström, Emmaboda
Mässuppassare Otto Ragnar Sörheim (N)
Timmerman Arnolf Andersen (N) (Sept 40)
Matros Erik Georg Eriksson, Hälsingborg :Nytorgsgatan 17, 16.5.06 Brunskog (Se sid 5)
Matros Karl Karlsen (N)
Lättmatros Karl Erik Wilhelm Modig, Göteborg
Lättmatros Ole Jörgen Holm (N) (10.6.41) 24 år t sjöss
Lättmatros Tobias Olsen ~~Skjavesland~~ Skjavesland, (N)
Donkeyman Emil Johan Aronsson, Dals-Ed, 11.7.96 i Grums
(15.8.42 mönstrat på Vaalaren som försvann 5.4.43)

Forts

IRIS 15 7 41

Crew list forts

Eldare Theodore José Gomez (Portugis)
Eldare J Hansen (N)
Eldare Axel Valdemar Larsson
Lämpare Janos Mesics (Ungrare)
Lämpare Oskar Mathiesen (N)
Smörjare Imre Holmar (Ungrare)
22 Men all told
Besättningen bestod av 8 svenskar, 8 norrmän, 2 ungrare, 1 finne,1 polack, 1 portugis och 1 engelsman

---

KK memorial 13 11 41 Ej för publicering

Orsaken till kollisionen kan inte med ledning av enbart det ena fartygets s förklarin g med säkerhet bedömas, men vill det synas som om båda fartygen burit skuld till ombordläggningen Detta dock endast under förutsättning att distansen till boj Nr 1 verkligen varit utgången och att Iris STB-signal varit så distinkt att den utelsutit en förväxling med den signal som avgives när ett maskindrivet fartyg i tjocka gör fart genom vattnet I och med att Iris nedsaktade sin fart i tjockan var den med oförändrad fart akterom gående Blue Ranger ett upphinnande fartyg och skulle såsom sådant hålla undan för det andra fartyget Detta borde så om möjligt hava behållit sin kurs och fart oförändrade, särskilt som endast ca en kabellängd skilde fartygen åt När nu Iris genom sin STB-gir vid boj nr 1 inte längre förblev ett fartyg som upphinnes,utan istället fick Bue Ranger inom den farliga STB-zonen (ungefär 1 - 2 streck akter om tvärs) borde Iris befh ha övervägt denna riskabla manöver och dessutom ihågkommit att det upphinnande fartygetinte kunde ha reda på att Iris fmfördes med sakta fart Blue Rangers vaktbefäl borde i sin tur hava kommit ihåg att de framför gående fartygen i konvojen vilken minut som helst skulle runda angöringsbojen och att en nedsaktning av farten på grund av tjockan samt mötande fartyg kunde bli absolut nödvändig

Ex officio
Bo Bergström

UD till KK den 16 7 41

Härmed har jag äran meddela att UD från generalkonsulatet i London mottagit ett kortfattat telegrafiskt meddelande av innehåll att det red AB Iris i Stockholm tillhöriga ångfartyget Iris - reg nr 5073 - natten till den 16de innevarande månad kolliderat under dimma och befarades bliva vrak Enligt vad generalkonsulatet samtidigit uppgivit har hela besättningen landsatts i Glasgow Om ovanstående har fartygets rederi underrättats

S von Euler f f chef etc

IRIS 15.7.41

Brev till KK, daterat Hälsingborg 11.9.41

Undertecknad vill härmed be Eder vara vänliga meddela mig om ni fått någon upplsyning angående ss Iris krigsförlisning den 16 juli detta år , enär jag hade min make, matros Erik Georg Eriksson, född den 16.5.06 i Brunskogs församling, Värmlands län, ombord å det fartyget. Jag har nämligen haft samtal med rederiet och di kan ej giva något besked mer än att besättningen räddats och ilandförts i Glasgow. Tacksam för svar snarast möjligt

Fru Anna-Lisa Eriksson
Nytorgstana 17, Hälsingborg

KK:s svar till ovanstående den 13.9.41 D Nr 29/6

I anledning av Eder skrivelse till Kungliga Kommerskollegium av den 11 september 1941 angående olycka som drabbat ångfartyget Iris, får Kollegium meddela att Kollegium hittills allenast erhållit ett meddelande, att nämnda fartyg natten till den 16 juli 1941 kolliderat under dimma, att fartyget befarades bliva vrak samt att hela besättningen landsatts i Glasgow. Något protokoll över sjöförhör rörande händelsen ifråga har sålunda ännu icke inkommit till Kollegium.

Enligt uppdrag
Christian von Rosen

(Sjöförklaringsprotokollet på hemligstämplat flygpostpapper inkom till KK först den 23.10.41 efter att ha avsänts från London den 25.9 41)

SKNEIII 206 Telegram till rederiet från mäklaren i London 16.7

Rgret Stenquist lost in collision crew and captain safely landed.

Telegram till Mälaren från Webster & Co 19.7.41

Iris colliding vessel Admiralty vessel stop survey being held today stop she must discharge part cargo and drydock for repairs stop both vessels were in same convoy foggy weather and dark Iris starboarded we understand in conformity with previously received convoy orders sounding one blast but Admiralty vessel ported and collision resulted.

SKADESTÅNDSMÅL I ADMIRALTY COURT

Telegram t Mälaren fr Webster & Co 4.9.41

Iris captain and 2d mate attended Admiralty court yestarday and gave their evidences satisfatorily and returned Glasgow today stop Further proceedings adjourned until Blue Ranger witnesses available = Webster

(På följande sidor vittnesmål avgivna inför jurister i Glasgow)

IRIS 15.7.41

Captain Stenquist statement 17.7.41 given at Bentley Stokes & Lowless, Solicitors, 32 Bishopgate EC 2 ,Glasgow.

Iris was on a voyage from Cardiff to London with a cargo of 2400 tons of coal, worth 4314 pound sterling and a crew of 22 men.
Collision ocurred July 15th 1941 at 04.20 1 or 2 cables West of No 1 buoy, SE of Pladda Island in Firth of Forth.
Iris left Cardiff July 10th, arrived at Gourock July 13th to pick up a north bound convoy,left in convoy July 14th at 23.30 as No 18 in a single column convoy of 20 ships.Aft of Iris came "Blue Ranger" as No 19.I was at the bridge when the collision ocurred.It was the 1st mate who was in charge but also the 2d officer was on the bridge as were the helmsman and the look-out-man.The fog was dense, visibility 1- 1½ cables, the sea calm with no wind.The tide was flood against us of about 1 knot.We made 4 to 5 knots through the water at the time of the collision, Iris full speed when loaded was 8¼ knots, half speed 6½ knots and slow speed 4 knots.If we want to go dead slow - 2 knots - we give the orders on the speaking tube. The wheelhouse was protected by concrete slabs with only small openings at the front.Blue Ranger hit Iris in almost right angle with her stem abaem of No 4 hatch on the STB side and her stem cut into our vessel until only 1′from the hatch coaming which is evidence that Blue Rangers speed was considerable.
We passed Gourock Boom at 00.15 and left the pilot at 01 in the vincinity of the first red buoy off Rothesay Bay, Convoy speed was 7½ knots.
(Fortsättningsvis i översättning): Vi styrde efter fartyget för om oss.Det var mycket dimmigt (hazy) men vi kunde se fartyget framför oss.C:a kl 03 passerade vi Holy Island tvärs STB , distans 1,5 miles.
Vi kunde nätt och jämt skönja Holy Islands fyr och hörde mistluren. Sikten försämrades nu ännu mer och vi lade ut vår dimboj (fog buoy) med 150 meters lina akter . Vår logg = 12 miles.Trots att vi nu gick med full fart hade fartyget för om oss dragit ifrån oss och försvunnit ur sikte.Vi förde en topplanterna, sidolanternor och en avskärmad blå akterlanterna. Akter om oss kunde vi se Blue Rangers topplanterna och hon tycktes ligga c:a 5 kbl akter om oss . Blue Ranger styrde dåligt och var ibland på vår BB låring, ibland på STB låring, dock aldrig mer än 2 streck förrän strax före kollisionen, Vi styrde nu efter kompass sedan vi förlorat framförgående fartyg ur sikte strax innan vi passerade Holy Island .Kursen var StW½W och S½W på styrkompassen.Denna kurs skulle föra oss ner till Boj nr 1 som vi enligt order skulle passera tätt om BB. Denna boj ligger på N 55 23′- W 5 1,5′ Avläst loggen kl 04 = 17,5′.

IRIS 15.7.41

Nu började fartygen framför oss avge mistsignaler så vi gjorde detsamma. 1e styrman agvav själv reglementsenliga signaler i ångvisslan.C:a kl 04.12 hörde jag en mistsignal 1- 2 streck på vår BB bog och den lät mycket nära. Jag lät genast reducera farten och skötte själv maskintelegrafen.Jag slog inte stopp i maskin eftersom vi hade order att följa akter om fartyget framför oss och eftersom nordgående fartyg skall hålla öster om bojen och sydgående passera väster om den , som vi, skulle ingen kollisionsrisk förelegat. Vår konvojorder var att hålla konvojens fart i tjocka.När vi hade reducerat till sakta fart var Blue Ranger c:a 3 streck på vår STB låring, avstånd c:a 3 kbl. Sikten föröver var 1- 1½ kbl men sikten akteröver var något bättre. Vi kunde dock inte se hennes skrov eller sidoljus, endast den klart lysande topplanternan. C:a kl 04 17 avläste vi loggen = 19,9'. Jag beräknade då att vi kommit tvärs boj nr 1 och att detvar dags att ändra kurs. Jag ändrade kurs till SWtW, d v s 3½ streck till STB .Eftersom vår maskin gick sakta fram hade Blue Ranger knappat in på oss och var nu c:a 4 streck på vår STB låring, något närmare än 3 kbl. Efter vår kursändring STB var Blue Ranger endast ½ streck akter om tvärs på STB sida.Vid kursändringen blåste jag själv en kort signal i ångvisslan.C:a 2 minuter efter kursändringen STB såg jag Blue Ranger bara 150 yards från oss med kurs rakt på vår STB-sida.Jag kunde se skrovet och hon tycktes gira BB hän. Jag slog genast full fart fram på maskintelegrafen och beordrade BB roder, <u>inte</u> Hard-a-port.60 sekunder senare rände Blue Ranger in i vår STB-sida vid lucka 4 och i samma ögonblick slog jag stopp i maskin.När jag insåg att en kollision var oundviklig lät jag slå full fart fram för att om möjligt undgå att bli rammad midskepps samtidigt som jag genom BB roder försökte minska kollisionsvinkeln, De utsvängda båtarna firades och jag gick akteröver och fann att fartyget utan tvivel skulle sjunka mycket snabbt.Det fanns inget att göra.Vi övergav henne utan att hinna rädda någonting och hon sjönk c:a 12 minuter efter kollisionen.Vi togs upp av Blue Ranger som gick tillbaka till Gourock.Medan jag var ombord på Blue Ranger sade hennes befh att han hört min korta signal.Han sade detta i Gourock i närvaro av en marinofficer som kommit ombord.Officeren var troligen från the Berthing Masters Office on Gourock Pier.Befh sade också till mig att han girat BB för att gå akter om Iris.Detta var en felmanöver, för hade han låtit gira STB skulle kollisionen aldrig ha inträffat (This was quite wrong..).Loggböckerna, fartygets papper, alla förråd, proviant och besättningens effekter gick förlorade.I Gourock skrev jag en kort rapport till officeren som hade kommit ombord . Vi hann inte gira mer än ¾ streck BB före kollisionen och vi stävade vid kollisionen i ungefär SW¼ W. Före kollisionen hörde jag en eller 2 långdragna mistsignaler från Blue Ranger (Long blast fog signals) men ingen kort signal alls. Det andra fartyg som

IRIS 15.7.41

vi hört på vår BB bog, tycks ha stoppat efter kollisionen, för från livbåten såg jag hennes BB lanterna i tjockan mycket nära och tydligen stationärt.

Glasgow 17.7.41
Nils Stenquist
Master ss Iris

Statement of the Ist officer Dahl

Övertog vakten kl 04 den 15.7 ,men 2e styrman stannade kvar på bryggan och även befh var där. Utkiken stod på BB bryggvinge. Iris gjorde c:a 8 knop. Det var very foggy med vindstilla och ingen sjö. Sikt 1-1½ kbl. Själv började avge mistsignaler genom att dra i signalsträngen (the lanyard) alldeles utanför styrhusets STB-sida. När jag kom upp på bryggan hade vi förlorat fartyget föröver ur sikte och styrde nu efter kompass magn StW½W ,rv S½W. Jag avgav mistsignaler ända fram till kollisionen. Vår elektriska förliga topplanterna var tänd liksom de elektriska sidolanternorna och ett blått akterljus. C:a kl 04.12 hörde jag en mycket skarp mistsignal c:a 1-2 streck på vår BB bog, mycket nära. Befh slog sakta på maskintelegrafen men vi stoppade inte eftersom vi gick i en konvojkolonn med ett fartyg tätt akter om oss (Blue Ranger). Då vi slog sakta i maskin var Blue Ranger c:a 3 streck på vår STB låring och jag kunde se hennes topplanterna och klart lysande röda ljus och hon tycktes vara på c:a 3 kbl avstånd så vitt jag kunde bedöma i tjockan. Vi fortsatte med sakta fartoch Blue Ranger knappade in på oss på synbart parallell kurs fram till kl 04.17 då jag lät avläsa loggen som visade 19,9'. Jag hörde inte befh ge order om kursändring till magn SWtW , d v s 3½ streck STB hän, men jag såg vår stäv svänga åt STB. Befh blåste ochså en kort signal i ångvisslan. Omedelbart före denna kursändringvar Blue Ranger c:a 4 streck på vår STB låring ."from right astern" och något närmare än 3 kbl. Istället för attgira STB och komma på parallell kurs med oss, tycktes Blue Ranger hålla sin kurs och fart och började sedan gira BB hän. När hon var c:a 150 yards från oss ochkom rakt mot vår STB-sida ,såg jag befh slå full fart fram och beordra BB roder,men ingen av dessa order hann verka i större mån innan kollisionen kom 1 minut senare kl 04 20. Blue Rangers stäv gick in i vår STB-sida nästan ända fram till 4ans luckkarm. Jag stod fortfarande utanför styrhyttens STB-sida och jag uppskattar vår fart till 4½ knop genom vattnet. Vi kan knappt ha ändrat kurs mer än högst ett streck. Jag gick akter med befh och fann attfartyget var sjunkande. Vi lämnade i båtarna och förlorade allt. Inte hört annat än långa msistsignaler från Blue Ranger.

Glasgow 17.7.41
Johan Dahl
1e styrman ss Iris

IRIS 15.7.41

Statement of the 2d officer

Stannat kvar på bryggan efter vaktavlösningen kl 04 I sak inget nytt att anföra.

Statement of 2d engineer Edward James McCord

In cahrge of the engine room from 04.00 15.7 but the chief engineer was there as well as a greaser, a fireman and a trimmer. Engines working full ahead, 60 revolutions. As far as I remember 04.14 i got a signal on the engine bell of Slow ahead - 20-25 revoultions - and I executed that order. At 04.19 "Fullahead". 04.20 I felt the shock of the collision almost immeiately followed by Stop. I remanied in the engine room for a short time then went up on deck and saw ship was sinking so I got the fireman, greaser and trimmer out and we took to the boats. The chief engineer managed to save the clean engine log. Edward J Mc Cord

Statement of the ships carpenter Arnolf Andersen

Stått till rors från kl 04 Kunde se föröver genom springor i betongskyddet menhade ingen sikt åt sidorna. När jag stått till rors i 15 minuter ca ,fick jag order att ändra kurs till SW, d v s 3½ streck STB hän och utförde denna order. Vi avgav mistsignaler. Strax innan jag fick ordern hörde jag en mistsignal på vår BB bog, tydligen mycket nära, och hörde sedan maskintelegrafen ringa när vi reducerade farten. Samtidigtsom jagfick ordern av vår befh hörde jag en kort signal i vår vissla. C:a 2 minuter därefter fick jag order omm BB roder (to port the wheel) och jag lade rodret över till hälften (I put the wheel half over). Samtidigt slog kapten full fart. C:a en minut efter denna kursändring kom kollisionsstöten då vi hunnit gira högst ½ streck BB.

Statement of O S Ole Jörgen Holm

Såg strax före kollisionen Blue Ranger komma rakt emot oss på vår STB sida med uppenbart god fart. Jag såg henne bakom vår skorsten från där jag stod på bryggans BB-sida Kollisionen kom 60 sekunder senare.

BLUE RANGERS statement i High Court of Justice

Blue Ranger a motortanker. 3117 gross tons. Built 1941. L 366′ B 47′ På resa Clyde-Scapa Flow med last av 3000 ton brännolja och 60 ton bensin 43 mans besättning, Befann sig kort före kl 04.20 den 15.7.41 c:a 128° rv 3,8 miles från Pladda i Firth of Clyde på resa i konvoj kurs rv 186°. Konvojfart c:a 7 knop. Vind NO2., tät tjocka. Utkik satt. En topplanterna tänd liksom sidolanternorna och en avskärmad blå akterlanterna. En kort signal hörts från Iris föröver på BB bog och då lät Blue Ranger

IRIS 15-7.41

avge en kort signal och girade enligt konvojinstruktionerna STB. Sedan lades rodret hårt STB,men omedelbart därpå kom Iris topplanterna och gröna ljus i sikte i tjockan 1-2 kbl och c:a 2 streck på BB bog,Blue Ranger stävade då rv c:a 208°. Nu lades rodret hårt BB och stopp slogs i maskin.Då Iris fortsatte att komma på skärande kurs och man förstod att Blue Ranger inte skulle gå klar akter om Iris,slogs full back.Trots att Blue Ranger snabbt förlorade sin framfart träffade hennes stäv Iris om STB "doing damage".

Här följer i 11 punkter anklagelser mot Iris för dålig utkik etc

Delivered 30.8.41 by the Treasury Solicito

(Motsvarande för Iris framlagts den 28.8.41)

=========== ============== ==========

DOMEN: Blue Ranger ensam skuld till kollisionen

2.11.41 frikände the honourable mr Justice Langton Iris och pronounced Blue Ranger alone to blame for the collision.

Detta innebar att Amiralitetet fick stå för alla kostnader.

Assurans

Iris värderad till 36000 pund, deck stores 118 pund, engine room stores 50 pounds, provsions 130 pounds, wages etc 861 pounds, loss of charter 31 pund cash onboard 31 pund, accomodation of crew 16 pund, cargo 4314 pund, lost personal effects 1308 pund, expences for agents, taxi, lawyers etc etc

SKN utbetalade till rederiet 23.1.42 450.000:- kr plus en revers på 45000:- fr( )iven 14.8.42 för totalförlust

SKN proveny juli 42 från Amiralitetet kr 334723:99 = Pund 19864.18.6

Dispacher SKNEII Dispacher

pa( )ikulärdispache Stockholm 13.1.42 Per Hasselrot på begäran av SKN i vilken SKN ålades att utge den sammanlagda summan för kasko och kasko-intresse av kr 450000:- varvid Nämnden inträder i rederiets rätt till skadestånd eller annan proveny.

Ny dispache given i Stockholm 26.11.42 av Per Hasselrot.

SKN ålagte betala ytterligare 52204:61 till rederiet som ersättning för rederiets andel i skadestånd samt för besättningens effekter och instrument.

Effekter

Inga effektlistor på SKN. Alla ersättningar utbetalats av vicekonsulatet i Glasgow den 5.8.41 .Rederiet betalat 16422:85 kr för effekter vilket belopp Amiralietet ersatte i sitt skadestånd i maj 42 då Amiralitetet utbetalade pund 1308 för effekter (Pundkursen kr 16 95).

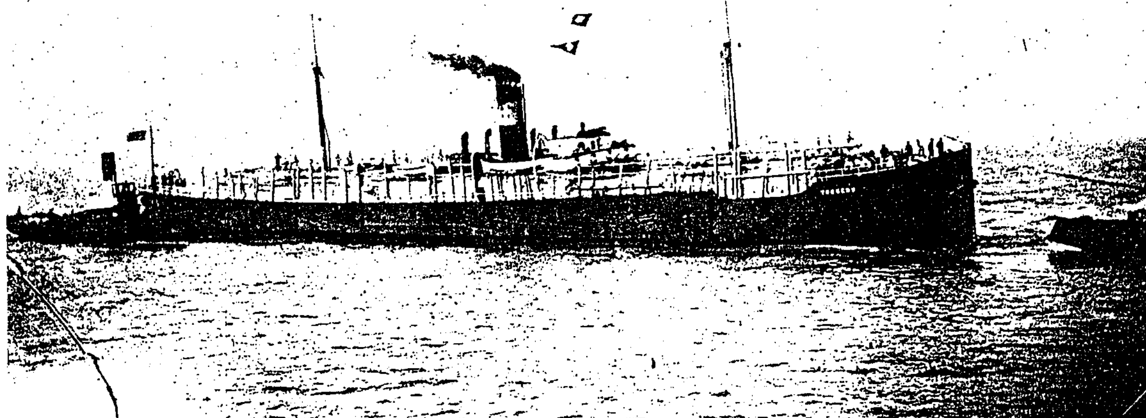
IRIS 15.7.41

Kapten Stenquists förluster

Förlorade alla sinpapper inklusive sitt sjökaptensbrev från 1932 och 1500 kronor i kontanter i skeppskassan. Många ombord kom i livbåtarna direkt från kojerna och var mycket bristfälligt klädda. Konsulatet i Glasgow tagit hand om besättningen som fick sina effektersättningar utbetalade den 5 8 på konsulatet.

Historik

2950 dw
Lastångare på 1925 brton byggd 1886 vid E Withy & Co ltd i West Hartlepool av stål (Ex Torgerd, Grovedale, Thrift, Mercedes). L 83,1 B 11,3. Tillhörig red AB Iris (S Abrahamsen) i Stockholm som inköpt Torgerd i aug 1924 för 160000 kr från red AB Torleif (Hugo Persson) i Landskrona. Mercedes byggdes 1886 för Christie & Co i Cardiff, kom 1909 som Thrift via Norge i svensk ägo inköpt av red AB Groveland (J P Jönsson) i Landskrona, fick namnet Gr[illegible]veland xxxx och såldes april 1913 till red Torleif och gick sedar till 1924 som Torgerd. Flushdäckad med 4 luckor varav nr 1 i well, 2 akterstagade master, 4 bommar, 4 ångwinschar, poopen c:a 2' över huvuddäck, ångstyrning, 760 ihkr triplemaskin, brygga och maskin midskepps, typisk för 1880-talet. Hamnade utanför spärren i april 1940 och sattes i engelsk kustfart för Ministry of Transport Den 4.2.40 i Blyth drunknade matros K H Johansson under mörkläggningen i hamnen.



RUTH 19.7.41

BOMBTRÄFF I DÄCKSLASTEN VID LUCKA 4 UNDER BRITTISK FLYGATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ UTANFÖR SCHEVENINGEN KL 12.20. DANSKA ss ASIEN MINSPRÄNGTS 100 METER TVÄRS . TVÅ FARTYG I KONVOJEN SÄNKTA.

HEMLIG

RUTH 19.7.41

Rapport

Avgick lör 19.7.41 från Rotterdam dest. till Stockholm med full rumslast av kol. Djupg F. 23'7"- A 24'10'' 33ombv
Bombad 19.7. kl 12.20 c:a 2 naut. mil utanför Scheveningen .Svag W bris, klar sikt. 3e styrmans vakt. Utkik - . Ingen skadad. Bombskador å bridgedäck vid 4ans lucka.

Journalutdrag

Lör 19.7. 07.35 avgått Rotterdam under lots ledning.Kl 12.20 då konvojen passerade Scheveningen anfölls den av 5 engelska bombplan. En bomb slog igenom fartygssidan BB vid lucka 4 och exploderade i kollasten varvid luckrona, 2 st presenningar och stora rökmoln av kol flög upp i luften. Planet som fällde bomben törnade emot aktermastens förliga stag som sönderslets och mastknoppen föll ner i däcket. Vid omedelbart företagen undersökning upptäcktes ett c:a 9" hål i bordläggningen vid lucka 4 BB. Kolen vid hålet bortlämpades och en läm med packning påsattes. Däcket deformerat liksom luckkarmen, luftrör, winschrörledningar, fw-tank och spant. Div. inventarier skadats. Vid anfallet befann sig befh, tysk marinofficer och signalmatros, 3e styrman Nilsson och rorsman John Johansson på bryggan. Ingen skadades ombord.
Sön 20.7 kl 00.30 minsprängdes ss Asien som gick i BB kolonn c:a 100 meter tvärs ut från Ruth. Härvid märktes hårda skakningar i fartyget men vid pejling befanns detsamma vara tätt. ((ss Asien av Emden, 3894 brton, B-05, kunde bogseras in till Rotterdam för rep.))
Tis 22.7 06.45 ankrat å Hälsingborgs redd och kl 10.20 erhållit order om omdestination till Götebrog. Avgått kl 11.30.
Ons 23.7 07.20 anlänt Sannegårdshamnen i Gtbg.

Göteborg 24.7.41
Tord E.Eiserman
Befh

Maskindagbok

Lör 19.7 kl 12.20-12.30 anfölls fartyget av flygplan och en bomb slog igenom BB-sidan på förkant av rum 4, en meter över vattenlinjen. Vid den våldsamma explosionen spräcktes L.T rätgående gejderplan så att kylvattnet sprutade ut.
Sön 20.7 kl 01.30 skakades fartyget häftigt genom ebexplosion som hörrörde från ett fartyg som gick på 75-100 meters avstånd i konvojen, då detta minsprängdes.Explosionen var så kraftig att fartyget fjädrade hårt och från denna tidpunkt ha bär -och buntlager visat benägenhet att gå varma. Dessutom har en stöt uppkommit i 5ans och 6ans ramlager.

(H)

RUTH 19.7.41

Sjöförklaring i Göteborg den 30.7.41 kl 10.30

Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark: Inga frågor
Ass. i Mälaren och SKN

Befh: Befann sig med BO på undre bryggan vid anfallet. Planet hade engelska nationalitetsmärken. Planet som törnat på masttoppen störtade sedan i havet c:a 100 meter från fartyget. - Svenska flaggan varit målad på båda sidor samt på luckorna och taken på styr- och navigatoonshytterna. Sv. flaggan varit hissad akter.

3e styrman och 2e maskinisten: vitsordat

Matros Johan Johansson: Till rors vid anfallet. Stått utkik då ss Asien minsprängdes.

SKNEIII 206

Red AB Ruth i brev till SKN 21.7.41

Vi få meddela att vi emottagit följande telegram från befh på ss Ruth: " Ruth passerat Brunsbüttel. Under flygangrepp 19 juli bomb gått igenom BB sida och exploderat i bridgedäck vid fryans lucka stop skadorna rätt omfattande men kan ej fastställas förrän efter utlossning stop sjövärdighetsintyg har erhållits stop omdirigering till göteborg att föredraga. ingen av besättningen skadad angör Hälsingboggs redd och ringer därifrån =Eiserman Zerssen. - Vi avvakta meddelande från Bränslekommissionen om fartyget för omdirigering till Göteborg.
P.S. Vi ha just erhållit meddelande att Ruth kommer att destineras till. Göteborg för lossning och reparation.

KK vol 24

Crew List (Adresser UD)

Befh Tord Einar Eiserman, Ingeniörsgatan Ib, Gtbg, 9.6.85 (Nov 39)
Ie styrman Anders R.Mårtensson , Östra Skansgatan 24,Gtbg, 5.4.07 -"-
2e styrman Nils T.Thorell, 15.7.09
3e styrman Sven E.Nilsson, 1.1.21
Chief Ture G.Dahl, Kungsladugårdsgatan 9,Gtbg, 7.5.86 (Nov 39)
Ie maskinist Frank O.Urvall, 29.3.13
2e maskinist Carl J.Holmgren, 23.5.83
Stuert Harald O.Johansson, 28.6.10
Ie kock Oscar A.Johansson, 15.1.01
2e kock Boris F.Ahlfors, 27.6.12 (Finsk)
Salongsuppassare Nils E.Johansson, 15.6.15
Mässuppassare Kaarlo B.Heikkilä, 15.5.13 (Finsk)
Båtsman Per J.Karlsson, 7.11.93
Timmerman Karl G.Gustavsson, 6.11.16

Forts

RUTH 19.7.41

Crew list forts

Matros Johan A.Johansson, 15.1.90
Matros Otto M.Krook, 25.9.02
Lättmatros Hans L.Ljungman, 29.10.16
Lättmatros Charles A.Söderlind, 25.12 16
Lättmatros Johan A.Briggenham, 11.6.16
Lättmatros Arne Eriksson, 29.7.16
Lättmatros Nils M.Svensson, 30.6.18
Smörjare Arthur Steffanson, 6.8.01
Smörjare E.E.G.S.Carlsson, 22.10.87
Smörjare Karl H.Andersson, 26.7.01
Eldare Johan F.Persson, 18.4.16
Eldare Knut Nilsson, 15.11.19
Eldare Martin M.Nilsson, 17.7.95
Eldare Johan T.Andersson, 21.2.14
Seldare Jogan A.Johansson, 8.4.16
Lämpare Arne Lundkvist, 12.9.18
Lämpare Erik E.Larsson, 7.10.08
Lämpare Gustav R.Eriksson, 30.6.21

(sr. sven 7.5.42)

Göteborg 24.7.41
Tord G.Eiserman befh

7.

KK memorial 18.8.41 — Ej för publicering
Nr 175 H

Orsak, Bomb från ett engelskt flygplan
Ex officio Bo Bergström

SKN EVII 324 LASTEN

5427,99 ton kol från Rheinisch- Westfälisches Kohlensyndikat,Essen
till Carl Folke & Co AB i Stockholm.
Lasten assurerad för 205050:- kr
40 ton kol kastats överbord vid explosionen.
SKN betalt 29.7.41 80:- till kapten A.Rosell för besiktning
-"- 14.10.41 till Carl Folke AB 1523:90
-"- 17.10.41 till red AB Ruth 544:95 (frakten) Totalt 2118:85

Utdrag ur besiktningsrapport, Gtbg 25.7.41

En bomb hade gått in genom bordläggningen i BB sida ovan vattenlinjen och briserat i rum nr 3,varvid träluckorna i förliga sektionen av lucka nr 4 sprängdes bort och en del av lasten pressades upp. Befh beskrev det som " en väldig svart pelare som steg upp genom luckan." En del av kolen gingo överbord, en del föll på däck. Det vid krevaden uppkomna tomrummet

uppmättes till 48 kbm, motsvarande c:a 40 ton.

SKN EIII 206

Besiktningsrapport

Gtbg 31.10.41 Sten Haeger.

Besiktningen verkställd 4.8.41 i docka vid Lindholmens varv.
Fartyget har vid bombfällningen erhållit betydande skador vid 4ans lucka och i tunneln om BB varjämte lågtrycksgejdern i maskin skadats. Dessutom har aktermastens förstag sakadats vid bombplanets beröring med masten eft. bombfällningen. Vid minsprängningen 20.7. ha ganska omfattande skador uppstått i stora maskin och måste nu vevaxeln lyftas för besiktning av axel och lager samt ny vitmetall inläggas i förliga ramlager överhalvan etc Dessutom har en del skaddr uppstått vid lucka I genom minsprängningen.
(Sammandrag): Rep. omfattar en mängd plåtarbeten vid lucka 4 på huvuddäck och på bryggdäck. Rep av ång- och avloppsrör utefter lucka 4. Riktning av Luftrör och en ny ventilatorhuva. Rep. avstyrledningen och spollledningen. Anskaffning av 24 nya täckluckor och 2 nya presenningar. Justering av 4 skärstockar. Riktning av en lejdare. Riktning av 12'' bucklor och en ny plåt på tunnelns BB-sida samt riktning av 12 tunnelbågar. Rep. av lejdare.
Rep av hål i bordläggningen i K- och L-stråken inklusive ett spant.
Rep av pejlröret till tank 4. Insättning av 13 nya ventilglas varav ett i stuerts hytt, ett i förrådet vid kylrummet, 2 i skansen STB, 3 st i Skansen BB, ett i sjukhytten, ett i Ie maskinistens hytt, ett i kabyssen och 3 i maskinskylightet.
Aktermastens förstag förnyas 2½'' I st flaggknap med flagglina förnyas samt 2 blockskivor. Rep av L.T.-gejdern.
Rep i maskin efter minexplosionen 20.7 = kostnad 22120:-
Rep av en däcksbalk och 3 st stöttor för om lucka I i huvud- resp mellandäck.

Reparationskostdad totalt 54459:08

Samtidigit med dessa reparatiiner verkställdes andra klassnings- och haverirep. för ett sammanlagt belopp av 545000:-

Ruth anlände till Lindholmens varv 30.7.41, låg i docka 1-9.8
Ruth avgick 24.9 eft. avslutad rep.

Fötteckning över inventarier förstörda ombord
i ss Ruth den 19.7. och 20.7.41

1 skrivbord 382:80, 2 hyttstolar 7:-, 3 däcksstolar 35:55, porslin 106:47 glasservis i mässen 85:26, 2 hyttspeglar 20:-, 1 karaffinuppsats 5:-, 1 el. bordslampa 15:-, 2 fotogenlampor 50:-, 1 moreslampa 52:-, 8 st lampkupor 40:-, 25 st glödlampor, 40x100, 25:- = 824:08

Ruth den 7.10.41
Tord Eiserman
Befh

RUTH 19,7,41

Rederiets generalräkning till SKN 4.11.41 = 73449:01
SKN erlgats betala 49893:76 som genom nedräkning av rederiets enskilda utgifter justerats till 43850:-

---

T.Fredh: "Dödsfarten" (Lysekil 1981)
Matros Johan A.Johansson,Sannäs (91 år 1981)

"Det var en fin besättning och bra befäl på Ruth.. Utanför Texel hände det. Mitt på dagen anfölls konvojen av engelska plan. En bomb studsade mot ena sidan med påföljd att fartyget skakade som om en jättehammare slagit till det. Däcks- och sidoplåtarna höll men naglarna for ur plåtarna. Detta löstes på följande sätt. Matroserna fick ta kvastskaft av trä som de skar i lämpliga längdre, och pluggade i hålen i däck och sidor. Pissavakvastarna räckte precis så att vi fick Ruth tät igen. Därefter började resan mot sverige. Som tur var fick vi lossa lasten i Göteborg där Ruth sedan togs upp på varv för reparation.

UD H-1359 9.4.- 10.6.40 fast i norsk hamn

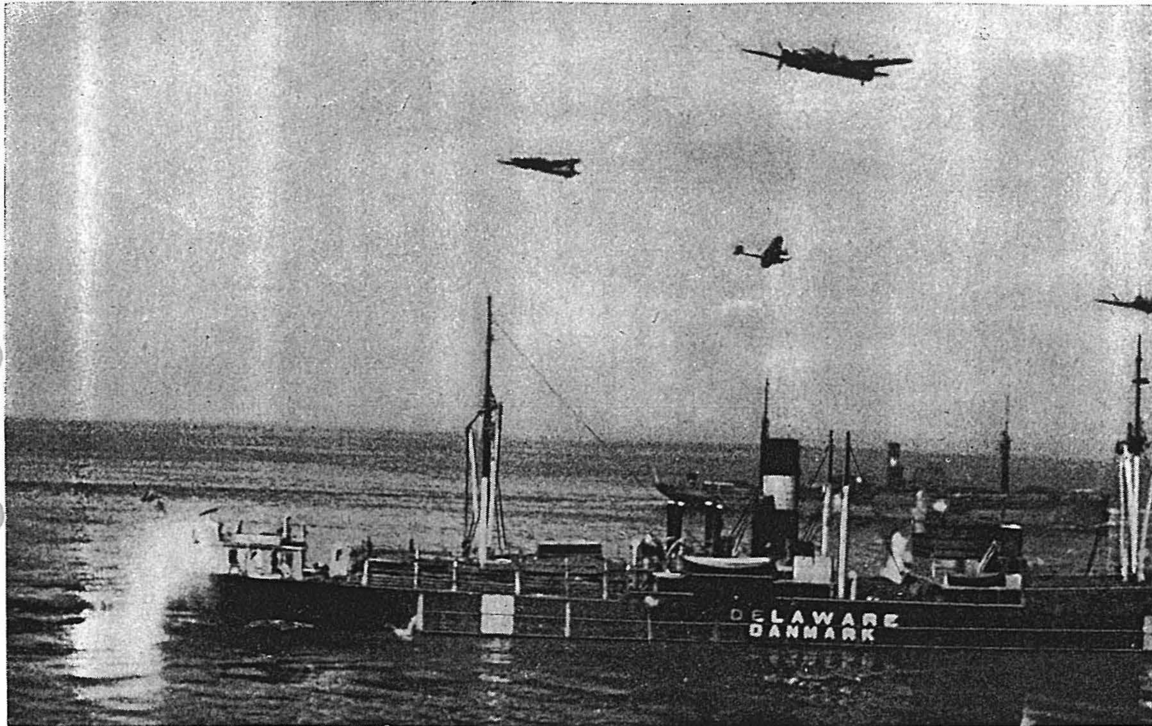
Ruth låg den 9.4.40 i barlast i Hommelvik vid Trondheim. Kapten Eiserman och en konsulatstjänsteman uppsökte den 18.4. hamnkommendanten som fått order från Berlin att inte tillåta något fartyg att lämna Trodnheim. KOnsulatate ingivit skriftlig protest 19.4 - Den 11.5 avslogs en begäran att tillåta Ruth att avgå i barlast till USA.Beskickningen i Berlin inkopplats för att försöka få fartyget frigivet. Först 10.6. erhöll Ruth utresetillstånd till Sverige. Hon låg då i Lofjord, Åsem, vid Trondheim. Ruth lastade 5000 ton svavelkis från Orkla Gruv AS till Gtbg och avgick 26.6.40 med minlots ombord . - Den 29.7.40 passerade Ruth Kristiansand på återresa till Trondheim för en ny last svavelkis.

Egna noteringar

De 5 engelska planen anföll konvojen kl 12.20 den 19.7 endast 2′norr om Scheveningen. Trots intensiv lv-eld från förpostbåtarna fick ett fartyg träffar och sjönk på 2 minuter i ett moln av rök och rusånga kvarlämnande olja, spillror och döda männsikor. Planet vars ena bomb träffade Ruth kolliderade med Ruths aktermast och störtade i havet 100 meter om STB där brinnande bensin speds över ytan. Alla som kunde sökte skydd under däck ombord på Ruth. Ett plan med 3 bomber klara störtade i havet innan det nådde Ruth och ytterligare ett plan sågs bli nerskjutet. Köpenhamnsångaren Karen Toft på 2220 bron B-20 fick 2 bombträffar och blev liggande stilla med stopad maskin. Hela konvojen låg stilla efter anfallet och förpostbåtarna tog upp överlevande. Karen Toft, som var i barlast, måste invänta bogserhjälp. - ss Asien av Emden som minsprängdes

RUTH 19.7.41

intill Ruth den 20.7 kunde bärgas men blevsänkt av en flygtorped vid Lister i Norge den 7.4.44.



Blenheimplan i aktion vid Holländska kusten juli 1941

Historik

Laståmgare på 4229 brton byggd 1912 vid Sir James Laing & sons i Sunderland av stål. (Ex Mexicano) L. 106 B. 14,2 Tillhörig Red AB Ruth (Leopold Glücksman) ,Värmlandsgatan 14,Göteborg. Byggd som Mexicano för Norska Mexico-Gulf-linjen (G.M.Bryde) i Kristiania (Bryde-Line) för trafik Norge-Kuba-Mexico- USA. En rundresa tog 75 dygn. Vid sin leverans 17.2.12 var hon ett av de finaste fartygen i norska handelsflottan. Spardäckad med lång brygga, back och poop. 5750 dw inkl 800 ton bunkers. Plats för 40 Första klass passagerare i väl ventilerade hytter (3-mans) i hus på bryggdäck. . Hytterna var inredda i mahogny med fällbäddar och de flesta med speciella skylights. Matsalong med lönnpaneler och möbler i mörk mahogny, entréhall och ett rökrum med mahognypanel. I poopen fanns 4-manshytter för 64 emigrantpassagerare samt ett stort komb. matsals- och sällskapsrum. Skans i backen. Däckenlagda i pitchpine och Oregonpine. 5 luckor, varav nr 3 mellan brygg- och båtdäckshusen. 2 master, 10 Mannesmanbommar,varav aen på fockmasten för 15-tons lyft. 11 st 5-tons Pusnaeswinschar . 1560 ihkr triplemaskin från John Dickinson & Sons ltd i Sunderland. 2 pannor 15′3″x 11′7″ med Howdens forcerade drag, samt en hjälppanna på 10′x10′. Självtippande askejektor. Bulls manganbronspropellrar. Clark Chapmans matarpumpar. Henry Watsons & son cirkulationspumpar, Merrisons evaporator,

NORITA 28.7.41

TORPEDERATS I KONVOJ OG 69 PÅ RESA HARTLEPOOL - HUELVA KL . 2 MAN DÖDATS. SJÖNK HASTIGT MED AKTERN FÖRE. 18 MAN FÅTT UT BÅDA BÅTARNA OCH TAGITS UPP AV H.M.S.RHODODENDRON SOM LANDSATT DEM I GIBRALTAR.

HEMLIG

NORITA 28.7.41

Rapport

Fartyget lämnade Hartlepool den 11.7 med last av koks, allt under däck, samt c:a 16 ton styckegods ((Klippfisk i 100kg-balar mm)som placerats i 4ans lucka, destinerat till Huelva. Resan fortgick i konvoj via Oban,där Norita avgick 21.7. i konvoj för Gibraltar. ((OG69)) Mån 28.7 hade konvojen minskats till 5 fartyg och Norita gick som nr 2 i STB kolonn. Kl 21.40 hördes en explosion på BB sida få fartyget tvärs om BB träffades av en torped. Rodret på Norita lades genast hårt över STB för att om möjligt undvika andra torpeder, men endast 2 minuter därpå träffades Norita av en torped om BB vid lucka 4. Vid explosionen kastades luckor, flotte och styckegodset 10-15 meeter upp i luften . På bryggan befunno sig undertecknad och 2e styrman jämte 3 man av besättningen på vakt. Båtarna firades omedelbart i vattnet och samtliga av besättningen midskepps bemannade dem. Resten av manskapet, som befann sig akterut, kastade sig överbord och togs upp i båtarna. Lättmatros Lars Erik Johnsson hade vid explosionen setts följa med upp i luften och eldare Ludvig Andersson fanns död på poopen med halva huvudet bortslitet Fartyget befann sig vid torpederingen på ungefär position N.40 10′- W 15 30′ De överlevande upptogs efter c:a 1½ timme av H.M.S.Rhododendron och kom med henne till Gibraltar den 31.7

Gibraltar 2.8.41

S.Hördahl
Befh

Declaration made på Sv.Konsulatet.

Sjöförklaring på Konsultatet i Gibraltar 31.7.41

Konsul George Gaggero.
Protokollet, skrivet på 1800-talsengelska på flygpostpapper.

Befh: Avgick 11.7 från East Hartlepool med koks och styckegods dest till Huelva. 20 ombv. 28.7. kl 21.42 torp. utan varning av en okänd submarine. Lat N 40 10′- W 15 30′. Befh på bryggan med 2e styrman. Befh hörde kl 21.40 en explosion någonstans om BB på något avstånd från Norita, "being evidently the explosion of a torpedo." Fint klart väder med "smooth sea." Befh beordrat hårt STB roder men kl.21.41 träffades Norita ev en torped om BB under vattenlinjen" the explosion causing a large hole in the STB side." Part of the cargo, the hatches and raft were blown up 10-15 meters high. Båtarna som hängde utsvängda firats ev befälet och de 3 av masnkapet som hade vakt. Alla övriga befannssig akterut och måste hoppa överbord. Befh såg fartyget sjunka, de simmande togs upp i båtarna. Ett vittne på HMS Rhododendron som tog upp ss, såg vid explosionen en man på Noritas akterdäck "blown up in the air" och det måste ha varit eldare Ludvig Andersson,Halmstad, som påträffades på poopdäck med halva huvudet bortsprängt.Lättmatros Lars Eik Jonsson

NORITA 28.7.41

saknades. 2 man skadade, eldare H.Gustavsson och lämpare L.Pisa, vilka i Gibraltar inlades på sjukhus. Det gavs ingen tid att rädda skeppspappren och de hemliga pappren (confidential papers).

" Whereof the said master protests against the aforesaid torpedoing without warning and sinking of the said vessel by the said un-known submarine, holding her commander, officers and men and whoever it may concern, responsible for all consequential damages and losses arising thereby, and enters this minute or note accordingly reserving to himself the right to extend the same when and where need may require."

Royal Swedish Consulate
Gibraltar 31st July 1941
George Gaggero
Consul for Sweden.

Crew List → Left Gibraltar for UK 7.8.41 (se sid 7)

Befh Knut Bertil Hördahl, Malmö
Ie maskinist A.Mathisen, norrman
2e maskinist Simon Sölyst, norrman
Chief C.Åkesson (Carl Åkesson), Sthlm } Avrest Gibraltar 19.8. 41 till Madrid fvb till Sverige
2e maskinist Bengt Bengtsson, Gtbg }
Stuert I.Henriksson - Left Gibraltar 7.8. for UK
Kock F.Vieira, portugis
Mässuppassare R.Dunbar, engelsman
Matros J.Kirby, -"-
Matros A.Abrahamssons, Lett
Matros M.Karlsson → (Arthur Karlsson, Kalmar /A.Andersson, Gråmanstorp)
Matros A.Andersson } Left Gibraltar for UK 7.8.41 (se sid 7)
Matros E.Koskivaara
† Lättmatros Lars Erik Jonsson, Blackstalid, Eskilstuna, 10.8.19
Donkeyman Johan F.Olsson, avrest Gibraltar 19.8.41 t. Madrid fvb t Sverige
† Eldare Ludvig Andersson, Satsjövägen 14, Halmstad, 27.4.00
Eldare H.Thornhill, engelsman (Maskinelev i KK lista)
Eldare B.Henriksson, Left Gibraltar for UK 7.8.41
Eldare H.Gustafsson - kvarlåg ännu 19.8.41 på sjukhus i Gibrltar
Lämpare L.Pisa, estländare

KK memorial 13.9.41 — Ej för publicering

Nr 194 H

Fartyget synes hava torpederats utan föregående varning av en okönd undervattensbåt — Ex officio

Bo Bergström

NORITA 28.7.41

UD till KK ,Sthlm 4.8.41

Härmed har jag äran meddela, att enligt ingångna telegrafiska meddelanden från generalkonsulatet i London och konsulatet i Gibraltar , det red AB Höganäs tillhöriga ångfartyget Norita (reg.nr 8053) förolyckats genom krigsåtgärd. Närmare uppgift om platsen för olyckan föreligga ej. Enligt ingångna meddelanden ha av fartygets till 20 man uppgående besättning 18 man räddats och införts till Gibraltar. S.Euler

t.f.chef för Byrån för
Arvs - & ersättn.ärenden

Konsul Gaggero,Gibraltar, till UD i brev 19.8.41

Kungl. Sv.Konsulatet
GIBRALTAR
Nr 12/1941

Gibraltar 19th August 1941

Your Excellency,

I have the honour to confirm the telegrams exchanged,as per copies herewith, with regard to the survivors from ss Norita. I beg to advice Your Excellency that as soon as they were landed at this port, I afforded them all possible assistance.The officers were lodged at an hotel and the remainder at the Sailors home, and the necessary clothing was purchased for them. I enclose ehrewith a full list of the survivors. Unfortunately, 2 members of the crew, swedish subjects, seaman Lars Erik Jonsson,of Eskilstuna, and fireman Ludwig Andersson of Halmstad, lost their lives.
Captain Hördahl and 5 others, one of the a Finnish subject, left Gibraltar for the U.K. on the 7th inst.They were the following: Captain Hördahl, Steward I.Henriksson, AB M.Karlsson and A,Andersson, fireman B.Henriksson and Finnish AB Koskivaara. - As regards the other 4 swedish subjects,one of them, fireman H.Gustafsson, is still in hospital, suffering from an injury to his ribs,but is progressing satisfactorily. The other 3, Chief eng. C.Åkesson, 2d engineer B.Bengtsson and Donkeyman J.Olsson, decided to return to Sweden, and after I had obtained the Spanish visa to their passports I sent themto Madrid today. The Sw.legation in Madrid will undertake their repatriation. I have issued seamens passports to all the swedis survivors who had lost their identity papers.
With regard to the question of liability for those survivors not of swedish or finnish nationality, I fully understood that, under the consular ordinance this consulate could not take care of them, but ~~xxxx~~ the portugesee consul definitely refused to accept liability on the plea that the vessel was swedish, and there was no latvian or estonian consul available. The local authorities were not prepared to undertake such a liability ,for

the same reason. As this might have led to the men being left stranded, entailing serious complications, I thought it advisable to suggest that the local agents for the ship owners should undertake the care of those seamen. However, as a result of further discussions, it has been. agreed that the local authorities will take charge of the latvian and estonian, provided they take service on british vessels, but not of the portugese. As regards this last mentioned, he has paid himself for all the expences incurred on his behalf. The 3 British survivors have been cared for by the local port authorities. I beg herewith to enclose a copy of a protest made before me by captain Hördahl and a copy of a declation signed by him with regard to the loss of his ship (Se sid 1)

I have the honour to be,
Your Excellency's
most obedient and humble servant
George Gaggero
Consul

His Excellency,
the minister for Foreign
Affairs etc

Bilagor se nedan:

Avskrift

Copies of telegrams exchanged with His Excellency the Minister of Foreign Affairs, Stockholm

HEMLIG

Sent 1.8.41

18 members crew norita landed here including captain and following other swedes egnineers akesson bengtsson steward henriksson ab:s kartsson andersson donkeyman olsson firemen gustavsson henriksson stop 2 estonians british one finnish one portugese 2 norwegians stop 2 swedes drowned stop view your telegram ninth june kindly telegraph instructions re. maintenance repatriation foreigners as fear no other authority except norwegian consul willin accept responsibility.

Received 2.8.41

Wire urgent names 2 drowned swedes norita stop as for foreigners instructions our telegram 9.6 should be observed and no expences in-curred for others than danish and finnish subjects

Sent 3.8.41

Your telegram 2.8 drowned swedes lars erik jonsson of eskilstuna and fireman ludvig andersson halmstad stop have transferred responsibility britishers nprwegians to othet authorities but unless I attend maintenance repatriation expences othe nationals men will remain stranded here entailing serious implications therefore suggest you request shipowners instruct local agents londoncoal company take charge men please telegraph

Received 5.8.41

Referring to your telegram norita shipowners agents cannot be made responsible

NORITA 28.7.41

seamen inquestion therefore if no local consuls, local authorities will have to take charge stop ~~transfer~~ confer book isntructions article 53 paragraph eleven

Vidare bilagor se sid 1-2

UDHP80c 3515

Ch.telegram London till UD 28.7.41 kl 21.30

1332 Norita sänkt hittills 10 oeverlevande inga namn erhallts = Swedish' Consulate general

Dito 31.7.41 kl 18.20

1332 Norita 2 man omkomna resten raeddade namnuppgifter saknas fortfarande aaterkommer snarast = Sw Con. general

Dito 2.8.41 kl 15

18 man frn norita landed gibraltar stop flesta raeddades namn se en clair 208 uppgift namnen oevriga 2 raeddade samt de 2 drunknade stop= Sw C.G.

SKN EIII 203

Assurans & effekter

Totalförlust utbetalats av SKN 26.9.41 med 700.000:- plus revers på 290.000:- ,frigiven 28.11.41.

Befh, Ie och 2e styrman fick sina instrumentersättningar utbetalade i Gibraltar 2.8.41 (Befh 1133:50, Ie styrman 440:-, 2e styrman 511:-)
Alla förlorat sina sextanter.
Chiefens lista skriven i Sthlm 21.10.41 fick 1012:50
2e maskinistens lista Gtbg 23.9.41 fick 951:-
Donkeyman -"- -"- fick 492:-
Rederiet insände 24.10.41 förteckningarna för de 3 ovanstående och skrev att eldare Gustafsson nu är på hemresa från Gibraltar och skola vi så snart han satt sig i förbimdelse med oss anmoda honom att insända sin specifikation." Befh och övriga reste tillbaka till England för ny anställning.

SKNEIII 225 Pumphaverier på Norita genom sabotage

5.3.41 avgick Norita från Workington till Liverpool för avmagnetisering för att sedan fortsätta till Afrika i barlast. Den 7.3. upptäcktes att spindlarna å käglorna på matarpumparna voro avbrutna och Norita ~~kunde~~ kunde först den 16.3 avgå från Liverpool. Hon måste lämna konvojen och återvända 17.3 pg av krångel med matarpumparna. Avgick 22.3 men måste åter vända om pg av pumpfel. Hon fick vända om ytterligare 2 ggr innan pumparna fungerade tillfredställande. Enligt brev från skeppsredare Carl Norrthon till SKN den 28.2.42 "visat sig att olika sabotagehandlingar varit orsak härtill." "Vem som utfört dessa sabotagehandlingar, om en man från land

NORITA 28.7.41

eller någon ombord har ej kunnat utrönas." Omkostnaderna av SKN bedömts ej ersättningsgilla enligt krigspolisen och avfördes 13.5.44

SKN EIII 194 Tvångsuppehåll i Marocko juni 1940

17.6.40 anlände Norita till Saffi,Marocko med 1848 ton jordnötter från Dakar till Le Havre. Beordrats till Dakar av militärmyndigheterna i Saffi, Befh trodde han skulle inuänta konvoj där men fick istället order att lossa hela lasten. (Franska sammanbrottet ett faktum) Lossningen fortgått med många avbrott fram fram till den 18.7. Först 28.7 fått tillstånd att avgå till England. Rederiet förlorat 13162:45 av vilket SKN ersatte 4000:- och Ministry of Shipping en del.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-203,Rolf Mützelburg

Norita torpederades kl 21.27 CET den 28.7.41 i konvoj OG 69 på N.40 10′ W 15 30′ av U-203, Rolf Mützelburg, i plankvadrat CG 1784. Det fartyg som torpederades minuten före Norita, också av U-203, var ss Lapland på 1330 brton på resa till Lissabon med last av 950 ton tennplåt, styckegods och rödakorspaket till krigsfångar. Alla 23 ombv räddade sig på flottarna och togs upp av eskortfartyg. På morgonen samma dag, kl 04.24, hade U-561 Bartels sänkt ss Wrotham på 1884 brton i konvojen.Hon var dest. till Huelva i barlast och alla ombord unkom med livet. Fem fartyg torpederats tidigare under resan. U-203 måste störtdyka på grund av sjunkbombsattack från eskorten sedan de torpeder avskjutits som träffade Norita och Lapland, men befh noterade 2 träffdetonationer. - U-203 blev sänkt den 25.4.43 i Atlanten söder om Cape Farewell på Grönland av flyg i samverkan med HMS Biter och HMS Pathfinder. N 55 05′-W 42 25′. 10 man följde med i djupet, övriga togs upp som fångar.

NORITAS sista resa i OG 69

13 fartyg återstod av konvoj OG 69 lördag 28.7.41. Kl 22 blev 2 av dessa torpederade och kl 05 söndag 27.7. ännu ett. Ubåtarna anföll alltid på natten i skydd av mörkret så söndagen förflöt utan några intermezzon. Kl 22 small det återigen 2 gånger, fullträffar på 2 fartyg.Eskortfartygen gick till sjunkbombdanfall med tjutande sirener, ledarfartyget sköt upp. raketer och alla fartyg i konvojen girade hårt STB. Efter midnatt blev ytterligare 2 fartyg torpederade, ett tredje bröt sig ur och avvek för att klara sig på egen hand. I gryningen mån 28.7 återstod 5 fartyg som framfördes i 2 kolonner om 3 resp. 2 fartyg med 6 korvetter cirklande runt om. Kl 10 fm angrep eskortfartygen en ubåt med sjunkbomber och sänkte den. Kl 22 satt Noritas befh Sture B.Hördahl, Malmö, och drack ett glas öl med stuert för att fira sin hustrus födelsedag då det small igen. (SSLapland)

NORITA 28.7.41

Kapten Hördahl rusade upp på bryggan. En stor skotsk ångare på Noritas BB-sida hade torpederats, det var mycket mörkt och ganska grov sjö. Kapten Hördahl beordrade dikt STB roder , men omedelbart därpå exploderade en torped om BB tvärs lucka 4. Akterflotten, koks, luckor, fiskbalar och plåtschok kastades högt över masttopparna, större delean av fartygssidan sprängdes bort och däcket revs upp. 41-årige eldaren Ludvig Andersson,som just var på väh midskepps, dödades och hans kropp hamnade på poopdäck och 21.åriga matrosen Lars Erik Jonsson fick huvudet krossat av en lastlucka. Norita krängde våldsamt över åt STB, men rätade upp sig och började hastigt sjunka med aktern före. Propelleraxeln hade slitits av så att maski rusade, allt ljus ombord slocknade och vattnet kom forsande in i maskinrummet från tunneln och aktre maskinskottet. 7 man i akterskansen fick hugga sig ut genom den blockerade dörren till däck och kasta sig direkt överbord. 11 man hann få de 2 utsvängda båtarna i sjön och komma klara fartygssidan innan Norita med BB slagsida reste sig vertikalt 5 minuter efter explosionen och försvann i djupet. Männen i båtarna kunde plocka upp samtliga 7 som hoppat överbord. Eldare Gustafsson, som brutit ena nyckelbenet och 2 revben, förlorade medvetandet då han halades upp. En jagare HMS Rhododerndron styrdener mot platsen, kastede ut äntringsnät och linor och tog ombord alla 18. De 3 återstående fartygen i komvojen nådde Gibraltar, men det fartyg som lämnat komvojen natten till mån 28.7 försvann spårlöst med man och allt. Kapten Hörberg sände 1.8. från Gibraltar ett telegram till rederiet och ett till sin hustru i Malmö.I telegrammet nämnde Hörberg att 2 man omkommit men censuren tillät inga detaljer.

[illegible]. Kapten Hördahl,stuert Henriksson, matroserna Karlsson, Andersson och Koskivaara samt eldare Henriksson lämnade 7.8. Gibraltar för UK ombord på franska trupptransportfartyget Pasteur på 30.000 brton B-38 som eskortarades av 5 jagare och slgaskeppet Renown. Chiefen, 2e maskinisten och donkeyman rest hem via Madrid. Den skadade eldaren Gustafsson sänts hem den vägen först i oktober 41.

Historika

Lastångare på 1512 brton byggd 1924 vid Larvik Slip & Verksted i Larvik av stål. (Ex Harpefjell, Gorm, Snefond) L. 73,9 B. 12 Tillhörig Red AB Höganäs (Carl Norrthon) i Höganäs. Inköpt i maj 35 av Norrthon från Olsen & Ugelstad i Oslo som Harpefjell. 2375 dw 700 ihkr. Tree-islandtyp 4 luckor, en mast på backen, en på poopen, 2 par bompålar midskepps på för- resp akterkant. ss Snefond sjösattes 8.10.24 för d/s a/s Expedit

NORITA 28.7.41

(Sigval Bergesen) i Stavanger och insattes i USA-fart. På sin första resa kolliderade hon på Themsen med ss Botte av Lidingö. 1929 kolliderade hon i Puerto Colombia med ss Isa av Trelleborg (sänkt som Bissen juli 40). 1930 såldes Snefond via Bergen till Edvin Eivinden i Oslo och fick namnet Gorm. I novmber 1933 bleb Gorm och 10 andra norska ångare infrusen på St Lawrencefloden och kom loss först den 24 5 34. Under tiden hade hon fått namnet Harpefjell, såld till Olsen & Ugelstad i Oslo. - Under svensk flagg gick Norita 1935-41 i timecharter England-Portugal. Befh 1935-40 var Johan Krabbe, Mölle, som gick iland 1940 på grund av sjukdom och avled i febr 42, 51 år gammal.

FRODE 29.7.41 100 % krig.

RAMMADE OCH SÄNKTE SS BERNHARD AV HAMBURG I KONVOJ UTANFÖR BORKUM.
TYSK SIGNALMATROS GAV RORSMAN KONTRAORDER.

Rapport.

Avgick Emden mån 28.7.41 destinerad till Kielkanalen för order. I Barlast.
Djupg F 7'- A. II'IO" 20 ombv.

Tis 29.7 kl 00.25 kolliderade Frode utanför Borkum vid Norderney med ss Bernhard av Hamburg ((592 brt, Byggd 1920,Matthies Reederei KG)).Svag W vind, mulet och mycket mörkt, smul sjö, lätt duggregn.2e styrmans vakt, utkik på backen. Lanternorna var släckta enligt order på grund av luftfara. Frode gick i konvoj med ett annat fartyg som gick föröver.Frode gick med c:a 6 knop eller halv fart då lanternorna från 2 mötande fartyg siktades rätt förut c;a I à2 minuter före kollisionen. Tysken gav STB-signal, Frode gav ingen signal . Bernhard träffades av Frodes stäv och STB bog vid lucka 2 BB och sjönk kl 05. Dess besättning togs upp av Frode. Frode fått stävskenan ngt krökt, bucklor i STB bog och en spricka i en bogplåt.

Skeppsdagboken:

Mån 28.7 I5.30 avgått från Emden under lots ledning assisterad av en bogserbåt. Gått genom slussen kl I6-I6.45 Sedan styrt varierande kurser efter lotsens anvisningar. Kl I8.30 kom marinofficer och en soldat ombord vid Borkum. Lämnat lotsen 20.I0. Fortsatt efter marinofficerens anvisningar följande framförgående fartyg.

Tis 29.7 kl 00.25 siktade vakth 2e styrman Östling och utkiken på backen två röda ljus på STB bog ((Detta var ss Valen av Hälsingborg i vars kölvatten gick ss Bernhard av Hamburg.))Hela tiden gått med halv fart i maskin. Styrman beordrade hårt STB roder och slog stopp i maskin. Marinofficeren var vid tillfället inte på bryggan.Styrman skyndat ner till officeren för att vasska om mötande fartyg och få tillåtelse att tända sidoljusen. Under tiden styrman var nere gav den tyske marinsoldaten ((signalmatros)) rorsman kontraorder d.v.s order om BB roder. Styrman kom straxx upp på bryggan,uppfattade omedelbart den felaktiga manövern och ändrade till hårt STB roder igen men då var kollisionen oundviklig. Med sin stäv och STB bog törnade Frode emot Bernhards BB-sida tvärs lucka 2.Fartygen stoppades helt vid kollisionen och Bernhar gled sakta förbi Frodes STB-sida.Efter en kort stund kom en livbåt med ELVA I2 man från ss Bernhard roende upp långsides Frode och togs ombord. Bernhards befh kunde inte närmare upplysa om skadorna omfattning enär de omedelbart lämnat fartyget. Frode låg kvar i väntan på dagsljus. K Kl 02 var Frode i omedelbar närhet av Bernhard som låg med djupt nersj sjunket förskepp och svår slagsida. Bernhards befh och några man rodde ombord igen men lämnade omedelbart och återkom till Frode. Kl 05 sjönk Bernhard med stäven före.Frode lämnade platsen 05.I0 och kom in

FRODE 29.7.4I

till Cuxhavens redd kl I3.I0 där tyskarna landsattes.Ombud för assuransen kommit ombord och besiktigat.Förpiken något läck. Fått tillstånd att fortsätta resan.

Ons 30.7 på f.m passerat Hälsingborgs redd.Fått lots utanför Malmö 09.I5

Tors 3I.7 Lämnat lotsen 0I.40

Fre I.8 förtöjt vid kaj i Oscarshamn kl I7.30

Oscarshamn 2.8.4I

Gustaf Petterson

Befh

Crew list. (Egna kompl.)

Befh Gustaf Peter Pettersson,Krukmakaregatan 5,Gtbg, 5.2.88 Träslöf (I3.7.4I)
Ie styrman Einar Månsson, Skurup, 28.5.I2 Skurup
2e styrman Sigvard Arthur Östling , Inedalsgatan 7A, Sthlm, I5.I2.I4 (-"-)
Övermaskinist Emil Johan Thelin, Trelleborg, 5.3.8I Trelleborg
2e maskinist Sten Georg Sjödell, Lund, 27.I.0I Malmö
Föreståndarska Anna Kristina Nilsson, Stehag, 22.3.97 Stehag.
Kock Karl Henning Olsson, Skarhult, I5.I0.07 Västerstad
Mässuppassare Alf Adolf Johanson, Stockholm, 22.6.2I Södra Möckleby
Matros Frithiof Olle Andersson, Halden, I0.I0.08 Halden
Matros Per Reinhold Olsson, Merserum,Blk, 20.2.I7 Åryd (9.5.4I)
Matros Sven Oscar Svensson, Borrby, 23.4.97 Ronneby
Lättmatros Mikael Fruul, Hellamaa, 3.8.I2 Hellamaa.
Jungman Nils Håkan Friberg, Bergsgatan 5,Malmö, I6.7.I7 (I9.3.4I)
Jungman Gustaf Valentin Nilsson, Eskelshem, 2I.I.I7 Ljungby
Smörjare ErikkGerhard Larsson, Västra Vingåker, 9.6.90 V.Vingåker
Eldare Gustav Forsberg, Bureå, I4.5.02 Skellefteå
Eldare Adolf Olsson, Döderhult, 29.5.98 Mörlunda
Eldare Karl Lind, Målilla, I3.7.93 Mörlunda
Lämpare Helge Tage Kofoed, Norrköping, 6.I2, I3 Uddevalla
Maskinelev, Malte S.Jönsson, Ystad, 9.9.I2 Lund.

Sjöförklaring i Oscarshamn 5.8.4I kl I0

Frode assurerad i Svenska Veritas (Advokat Karl Ludvig Schönmeyr)

Sakkunniga; Hamnkapten Thor A.Loman & sjömanshusombudsman Thor Johansson.

Maskindagboken.

Mån 28.7 kl 23.40 sakta fart.

Tis 29.7 00.I7 HF 00.30 stopp- kolliderat. SF 0I.I5 HF 0I.25 Stopp 0I.26
SF 0i.28 stopp 0i.30 HF 0I.3I Stop 0I.35 SF 0I.50 etc
Stopp 04.56 FF 05.I0 SF 08.I8 FF 08.25 etc
Väl i slussen i Brunsbüttel I6.I5.

FRODE 29.7.41

Sakkunnigas frågor:

Ia) Då marinofficeren kommit ombord, övertog han befälet å fartyget? Eller vem var ansvarig för navigeringen i dessa farvatten?

Ib) Om marinofficeren övertog befälet, lämnade han då ngr order till styrman eller till den å bryggan befintliga marinsoldaten då han själv lämnade bryggan?

Om fråga Ia) förste meningen, besvaras nekande, framställes följande frågor till vakth. styrmannen:

I:) Vilka order hade styrmannen erhållit då han övertog vakten?

2:a) Ingick det i styrmannens åligganden att meddela marinofficeren då ngr fartyg siktades?

2:b) Om så var fallet, borde då ej bud ha sänts om marinsoldaten eller ngn av vaktmanskapet?

3:) Då det mötande fartyget obs. om STB och order gavs om hårt STB roder samt stopp i maskin, borde då ej styrmannen u. sådana förhållanden ha kvarstannat på sin post på bryggan och övervakat sina orders utförande?

Befh Petterson; De 2 röda ljus som siktades kl 00.25 var sidolanternorna på två mötande fartyg med släckta topplanternor. Befh inte själv varit på bryggan. Enligt hans åsikt borde inte Bernhards besättning ha övergivit fartyget så tidigt. Det flöt ändatill kl 06. På frågorna svarat: Den tyske officeren hade inte övertagit befälet ombord utan bara angett kurserna och förklarat att lanternorna bara fick tändas med hans tillstånd. 2e styrman varit ansvarig för navigeringen.

2e styrman Östling; Siktat 2 röda ljus c:a 30° om STB och då genast beordrat rorsman att gira STB hän för att Frode skulle komma på rätt sida om de 2 mötande fartygen. Men han hade inte på eget ansvar vågat tända lanternorna, varför han, sedan han förvissat sig om att fartyget börjat "taga STB igen", skyndat ner från bryggan och sökt efter den tyske officeren i mässen och på undre bryggan. Inte funnit honom. Rusat tillbaka upp på bryggan och då märkt att rodret, tvärt emot hans order, lagts om till BB. Omedelbart beordrat omläggning av rodret till STB. Han hade förmodligen bara varit borta högst en minut från bryggan. Rorsman hade fått order av marinsoldaten att gira BB hän och följt denna order eftersom han trott att soldaten var en minlots. Varit så mörkt att inte kunnat se en annan person ens på 3 meters avstånd. Om styrmans STB-gir hade fullföljts så hade aldrig kollisionen inträffat. Marinsoldaten hade f.ö lämnat bryggan innan styrman återkommit dit. Styrman hade aldrig förutsett möjligheten att marinsoldaten obehörigen skulle ingripa i navigeringen. Genast efter det maskin stoppats, vilket skett så snart styrman återkommit till bryggan, hade det första mötande fartyget -svenska

FRODE 29.7.4I

ss Valen - utan missöde passerat Frode. Styrman hade då inte sett ens silhuetten av Valen. På grund av att Bernhards lanternor lyst svagare än Valens hade styrman fått den uppfattningen att Bernhard varit längre bort än som verkligen varit fallet. Bernhard hade strax efter kollisionen blåst att hon girade STB. Svarat på de sakkunnigas frågor: Styrman hade vid vaktskiftet fått order att hålla oförändrad kurs och att han, om han skulle förlora framför gående fartyget ur sikte, då skulle ändra kursen och öka hastigheten tills kontakt åter uppnåtts med framför gående fartyg. Det hade inte ålegat honom att meddela marinofficeren då fartyg siktades. Att han inte sänt bud efter marinofficeren berodde på att det skulle tagit längre tid och att budet inte skulle kunnat framföra något meddelande på tyska till officeren. Styrman ansett att det ålegat honom att av marinofficeren inhämta order att tända lanternorna. På grudn härav, och då den av honom beordrade STB-giren varit under utförande, hade han ansett sig kunna lämna bryggan för ngn minut.

Matros Olsson: Utkik på backen. Föröver ngt om STB observerat ljus som tyckts komma från 2 mötande fartyg samt silhuetten av ett fartyg. Han hade då slagit 3 glas i klockan och därefter skyndat ner i skansen för att purra frivakten eftersom han ansett situationen farlig.

Jungman Friberg: Rorsman. Styrman Östling hade beordrat STB roder vilken order han utfört. Under det att styrman var borta från bryggan kom marinsoldaten upp på bryggan och beordrade i kommandoton hårt BB roder, vilket Friberg ansett sig tvungen åtlyda. Då Östling efter c:a en halv minut kom upp igen beordrade han genast ~~STBxxxxx~~ hårt STB roder. Fartyget hade mellertid dessförinnan hunnit gira BB nånon stund. Friberg inte uppfattat någon signal från Bernhard.

KK memorial I5.8.4I

Orsak; I) Släckta lanternor och avkärmade lanternor.

2) Styrmannens underlåtenhet att låta sin order om hårt STB roder åtföljas av STB-signal i ångvisslan. Hade han avgivit en STB-signal hade med största sannolikhet marinofficeren ha skyndat upp på bryggan. Det fanns alltså ingen anledning för styrmannnen att vid ett så kritiskt tillfälle lämna sin post.

3) Under styrmannens frånvaro hade en marinsoldat beordrat rorsmannen att lägga om rodret hårt BB, och detta förorsakade kollisionen. Hade styrmannen stannt på sin post hade kollisionen aldrig inträffat.

ex officio

Bo Bergström

FRODE 29.7.4I

Åtal väckt men styrman Östling ej anträffbar.

Sjöåklagaren Otto Lindell instämde 30.8.4I styrman Östling till Stockholms rådhusrätt mån 20.I0. kl II för att svara i mål angående ansvar å honom jämlikt paragraf 79 Sjölagen för vållande till sjöolycka. Stockholmskriminalen upplyste I8.9 Lindell att Östling den I0.9 lämnat Göteborg som 2e styrman på ms Balboa på resa till Sydamerika.Östling avmönstrat Frode i Oscarshamn den 7.8..Nu väntades han åter till Sverige tidigast i jan 42. Den I7.7.43 slog sjöåklagaren till igen med stämning, nu till Göteborgs rådhusrätt mån 6.9.43 kl I0, men Östling var inte heller nu anträffbar. Enligt modern vistades Östling t.o.m. 3I.7.43 på okänd ort i södra Sverige på semester. - Den 28.7.43 återställde sjöåklagare Berglund memorialet till KK med tillkännagivande att Östling icke kunnat anträffas för delgivning av stämning före preskriptionstidens inträde.

SKNEII dispacher

Dispache Stockholm 28.8.43

P.G.Hasselrot dispachör.
SKN ålagts utge 26600 kr till rederiet på grund av uppehåll 29 dagar i tysk hamn där fartyget belagts med kvarstad.

SKNEIII 209 Frodes skador.

Två experter besiktigade i Brunsbüttelkoog 29.7 och sedan en cementkista anbragts över en spricks i en stävplåt fick Frode sjövärdighetsbevis. På sin resa Emden-Luleå anlöpte Frode I.8 Oscarsham och reparerade vid varvet där till den 7.8 då hon fortsatte på kvällen. Förstäven uppriktats på 2 meters längd och plåtar och spant på båda sidor stäven reparerats. Kostnad 5000:- Frode var kaskoförsäkrad i Sv. Veritas,Stockholm,

---

Brev till Sv.Veritas 6.8.4I från advokat W.Schönmeyr.

Bernhard ./. Frode.

I enlighet med Edra instruktioner har jag u gårdagen närvarit vid sjöförkalringen inför Oscarshamns rådhusurätt.Av utredningen framgår att Frode vid tillfället hade tysk B.O. ombord jämte vissa tyska marinsoldater, vilka ingrepo i navigeringen på sådant sätt att fartyget beordrades allenast gå av dem beordrade kurser och att fartyget även beordrades att hålla samtliga lanternor släckta och inte tilläts tända lanternorna utan direkt tillstånd från BO. Sedan de röda ljusen från 2 annalkande ångare upptäckts på STB bog beordrade Frodes vakthavande 2e styrman STB roder.Då styrmannen emellertid ansåg det nödvändigt att tända Frodes lanternor var han tvungen att söka komma i förbindelse med BO som då befann sig under däck.När styrmannen efter en kortare tidrymd efter att förgäves ha eftersökt BO, befanna det att en av de tyska marinsoldaterna ombord tagit sig före att kontramendera styrmannens order om STB roder och beordrat Bb roder.Om

FRODE 29.7.4I

denna BB-gir ej företagits skulle fartygen gått klara för varandra.I det överhängande läget försökte styrmannen att ånyo beordra STB roder och fartyget började även lyda rodret, men sammanstötte kort därefter med det ankommande fartyget som befanns vara Bernhard.
Av vad som sålunda anförts torde framgå att denna sjöolycka orsakats dels genom släckta lanternor, dels och framför allt genom den tyska marinsoldatens åtgärd att beordra BB roder i en situation som innebar den största risk för kollision. Denna av det tyska manskapet vidtagna BB-gir var i själva verket den direkta anledningen till kollisionen. På grund härav anser jag kollisionen att hänföra till krigsrisk.Jag beder ytterligare å framhålla att då kollsionen vållats av den ombordvarande tyska marinbesättningen , enligt Svensk rätt rederiet icke torde vara ansvarigt för kollisionen. Enligt paragraf 8 Sjölagen är redaren ansvarig för skada om av befhl någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommes. Lagen fortsätter, att samma ansvar föreligger om eljest skada åstadkommes av någon, som utan att tillhöra besättningen, på grund av redarens eller befh uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Då de tyska marinsoldaterna icke haft vare sig redarens eller befh uppdrag att utföra arbete i fartygets tjänst, bör rederiet på denna grund vara fritaget från ansvar i förevarande kollision. Då kollisionen ägde rum på öppna havet torde redarens ansvarighet regleras av flaggans lag, i detta fall svensk sjölag.

Högaktningsfullt
Stockholm 6.8.4I
W.Schönmeyr

SKN-frågor besvarade av Frodes Ie styrman.

Sammanställning av Ie styrman Gustf Pettersons svar på frågor 4.IO.4I ställda av SKN på begäran av Max Doflein:

Enligt uppgift av vakthavande 2e styrman Östling närmade sig Bernhard från höger på sicksack-kurs. De 2 röda ljusen togs för 2 fartyg vilket det också var. Inga topplanternor eller andra ljus observerades. På order av BO förde Frode inga tända lanternor. Förmodligen visste BO om när mötande fartyg var att vänta. Styrman Östling gick ner från bryggan för att fortast möjligt göra BO uppmärksam på de siktade lanternorna.Att rodret då låg hårt STB gjorde risken för kollision mindre. Den tid styrmannen var nere, IO-I5 sekunder, kunde inte menligt inverka på det skedda ,om inte STB -giren upphävts av marinsoldaten under hans bortovaro.I det intensiva mörkret observerade inte rorsman om det var BO eller soldaten som beordrade BB roder.Rorsman visste inte att BO tidigare lämnat bryggan och att endast soldaten stod där i mörkret . Frode gick hela tiden med halv fart. När kollisionen syntes oundviklig stoppades

FRODE 29.7.4I

och slogs back i maskinen, men på grund av den korts tiden,c:a 30 sekunder, före kollisionen blev backmanövern utan verkan och slogs åter stopp i kollisionsögonblicket. Från Bermhard hödes en STB-signal. Frode avgav ingen ljudsignal.Enligt uppgift från Bernhards befh lades hårt STB roder på Bernhards brygga. C:a 30 sekunder efter kollisionen kom befh upp på Frodes brygga och manövrerede Frode till i omedelbar närhet av Bernhard som efter kollisionen kommit ett stycke fort från Frode. BO kom också upp på bryggan strax efter kollisionen.BO sade ingenting till befh om sin uppfattning om kollisionen och ingenting om marinsoldatens handlingssätt. När Styrman Östling var nere från bryggan fick han inte tag på BO utan tände lanternorna utan order så fort han kommit upp på bryggan igen. Frode har el. lanternor.

Bernhards sjöförklaring vid Amtsgericht Hamburg 2.8.4I

Kapitän Heinrich Prignitz,Hamburg, I2.8.85 Barth/Ostsee.

Bernhard veliess Göteborg 25.7.4I med last av papper och styckegods destinerad till Delfzijl.Djupg F II'6"- A I4' 27.7 I7.40 Uhr verliessen Brunsbüttel Schleuse.Elb-lotze anbord. Steuerten Elb-abwärts und ankerten um I9.30 Uhr Altenbruch Reede auf anordnung der Marinebehörde, da die geleitzüge nur täglich um I7 Uhr von Cuxhaven zusammengestellt werden. Am 29.7 um I6.35 Uhr hievten Anker auf und setzten die Reise fort. I7.I5 Uhr passierten Cuxhaven und um I8.45 Elbe II.In Cuxhaven erhielt xxxxxxx ich schriftliche Order, dem Schwedischen Dampfer Valen, welcher mit einem B.O. besetzt war, zu folgen. Um I8.25 Uhr würde Lotze bei Elbe III abgesetzt. Folgtenn D.Valen der Anordnüng gemäss in einem Abstand von 400-600 meter.Vind W.2-3, bedeckter Himmel, feuersichtig und leicht bewegte See. Ab o.oo Uhr waren auf der Kommandobrücke der Kapitän Prignitz, der Rudersmann Bootsmann Elsner und auf dem Ausguck war Matrose Babian. Da ich wusst dass wir Schiffe, die nach der Elbe bestimmt waren, passieren mussten, liess ich gegen I Uhr am 29.7 die Seitenlampen setzen. Nach einiger Zeit kamen aus BB voraus die erwarteten Dampfer in sicht, die zuerst keine Lampen zeigten. Etwas später sah ich die roten Seitenlampen der beiden entgegenkommenden Dampfer. Als der reste Dampfer uns eben passiert hatte, drehte der zweite Dampfer , welche etwa 4 strich an BB voaus war, nach BB, es kam seine grünes Seitenlampe in Sicht und die rote Lampe verschwand. Ich gab zur abwendung der drohenden Kollisionsgefahr hart STB Ruder und ein kurzen Ton mit der Damfpfeife. Durch dieses Manöver wurde aber die Kollision nicht vermieden und folgte I.29 Uhr der Zusammanestoss mit dem Schwedischen Dampfer Frode in der form, dass D.Frode den D.Bernhard an seiner BB-seite in einem rechten Winkel in Luke 2 trag. Auf D.Bernhard wurde die Maschine suf voll rückwärts und dann stopp gestellt. D.Bernhard

FRODE 29.7.41

machte strak Wasser und es bestnd die Gefahr, dass das Maschinenschott dem Druck des eindringenden Wassers nicht standhalten konnte. Ich gab dem wachthabenden Maschinisten den Befehl, die Lenzpumpe anzustellen, da das Vorschiff schon stark unter Wasser lag. Soweit ich in der Dunkelheit feststellen konnte, war der D. Frode c:a I/2 meter bei vorkante Luke 2 an BB-seite in D.Bernhard hineingelaufen und hatte das Schiff unter Wasser aufgeschnitten. Da D.Bernhard stark Wasser machte, das Vorschiff schnell wegsank und die lage des Schiffes wegen der Dunkelheit nicht genau zu übersehen war. liess ich STB Rettungsboot sofort zu Wasser setzen u beorderted die gesamte Besatzung ins Boot zu gehen, um nach Frode überzusetzten. Um etwa 2.I5 Uhr befand sich die gesamte Besatzung an Bord des D.Frode. Um 4.30 Uhr, nachdem es hell geworden war, bin ich nochmals mit meiner Besatzung an Bord gewesen, um zu versuchen, das Schiff wenn irgendmöglich, zu bergen. Zu dieser Zeit war das Vorschiff vollkommen unter Wasser und stand der Heiz- & Maschinenraum ebenfalls schon unter Wasser .Es war jetzt nich mehr möglich, dass grosse Leck durch Lecksegel zu dichten oder eine Schleppverbundung mit dem D. Frode herzustellen. Auch müsste ich annehmen dass nach der jetzigen lage des Schiffes die unmittelbare Gefahr des Absinkens bestand. Wir fuhren dann nach c:a IO minuten Aufenthalt nach D.Frode zurück und sahen nun doch, dass D.Bernhard um 6.IO Uhr versank. Die Position bei der Untergang war etwa N. 53 55,5'- O. 6 56' in c:a 25 Meter Wassertiefe. D.Frode setzte nach dem Untergang die Reise fort und landete die Besatzung des D.Bernhard in Cuxhaven. -
Als ich zum ersten Mal auf D.Frode an Bord kam, bat ich den B.O -Johannsen- dieses Schiff doch etwas näher and den D. Bernhard heranzufahren. Der B.O. gab den Befehl ,mit der Maschine voraus zu gehen und rief dem Ruderp mann hart BB zu.Trotz dieses Ruderkommandos drehte aber D.Frode nach STB, was auch von dem Begleitmatrosen des D.Frode beobachtet wurde, der sich ebenfalls an Bord D.Frode befand. Der Begleitmatrose hat zu mir gesagt, dass er kurze Zeit vor der Kollision gesehen hat, dass D.Frode nach D. Bernhard drehte, sodass er den wachhabenden 2 Offizier auf diese Gefahrdrehung aufmerksam gemacht habe und dass darauf der 2:e Offizier zum Rudersmann gegangen sei und diesem etwas zugerufen hat. Bei der Untergang gingen die gesamten Effekten der Besatzungsmitglieder verloren. Die aufnehme der Besatzung auf D Frode war einwandfrei und wurde auch während ihres Aufenthalts an Bord verpflegt.
Der Kapitän erklärte; D.Frode hat kein Signal gegeben.
Die entfernung zwischen dem D.Frode und und uns, als Frode nach BB abdrehte betrug nach meiner Schätzung vielleicht 200 meter.
Der Vordermann des D.Frode hat uns nach meiner SchäTzung in einem Seitenabstand von etwa 400 meter passiert. Der Seitenabstand der D.Frode war klei-

ner.

KVARSTAD PÅ FRODE I BREMEN I8.6.- I7.7.4I

RÄTTSLIGT EFTERSPEL ÄNNU I95I.

Kollisionens rättsliga efterspel fyller en jättedossier som går fram till den 2I.I2.5I. Bernhards kaskovärde var 325.000 kr, manskapets effekter II.063:45, förlorad frakt I4022;90, 58 ton bunkerkol I385;04, proviant och utrestning 9I0;- kr. Bernhards rederi krävt 625.60I;26 kr d. 9:I.42

Bernhards last. SKNEVII 326

863 rullar papper om 229 ton till en firma i Hamburg
Styckegods, bl.a klädnypor, till Amsterdam, ej specificerat.
446 balar Duplexkartong & 73 rullar white woodfree poster printing paper från AB Papyrus i Mölddal , vikt I3I,8 ton , för Deutschmann & Roelants i Rotterdam ,assurerat i Gauthiod för 64I75 kr
SKN betalat 57.583:75 till Papyrus i Mölndal den 5.9.42.

====================

Red AB Frode (H.Selander) uttryckte i brev 2I.2.42 till SKN sin oro för att Frode skulle tas i beslag då fartyget i daganra skulle anlända till Tysk Nordsjöhamn med malmlast från Oxelösund. SKN svarade att bankgaranti ställts för belopp motsvarande Frodes försäkringsvärde och att ingen anledning fanns för tysk kvarstad.- Den I8.6.42 kom Frode till Bremen och belades där med kvarstad av Landesgericht Hamburg med krav från Matthiess KG på 400.000;- kr SKN skrev 25.6.42 till red AB Frode;" Vi hava av lättförklarliga skäl icke kunnat förhindra en beslagläggning av fartyget utan att gå med på det tyska rederiets krav, vilket vi ansett fullständigt orimligt att göra. Den tyske redaren har varit här i Stockholm och diskuterat saken med chefen för vår kaskoavdelning, men något resultat kunde därvid icke uppnås, då den tyske redaren icke ville slå av på sina, enligt vårt förmenande , ohemula fordringar."- Rederiet skrev till SKN I7.7.42 att " Vi hålla Eder ansvariga för alla kostnader såsom demurrage etc som ärc förknippade på grund av Eder uraktlåtenhet att rätt tidigt ordna denna angelägenhet, och vilja vi framhålla att Statens Trafikkommission är angeläger ot att varje svensk ångare skall utföra så många resor som möjligt, men ni synes vara av en annan tankegång då ni kan låta Frode ligga kvar i nära nog en månad.Vi hoppas nu att garantin blir ordnad så att ångaren omedelbart blir frigiven och vore det lämpligt om ni ville sätta handling till Edra löften." - Kl I6 den I7.7.42 hävdes kvarstaden på Frode sedan SJN genom Riksbanken ställt garanti för 400.000;- kr. Frode hade då legat overkdam i sammanlagt 67I timmar. Rederiet skrev 22.7 till SKN och krävde 43485;94 i gottgörelse. SKN svarade 27.7 att " Vi icke anse oss skyldiga essätta några liggekostnader för fartyget men att vår ersättningsskyldighet ~~sixxx~~ givetvis får bli föremål för dispachörs utredning,"& - Den II.8.43 hörde

FRODE 29.7.4I

rederi AB Frode av sig igen med en påminnelse i saken. SKN svarade genast att " Vi gärna skulle vilja se att processen i Tyskland vore avgjord innan vi upptoge detta haveri till reglering då ju hela haveriet är mycket omfattande och frågan skäligen borde utredas av dispachör."
Red AB Frode skrev 23.8.43 till SKN; " Det är inte för mycket begärt att ni betalar en räkning som nu är över ett år gammal, och märk väl, att dessa kostnader äro kontanta utlägg för oss. Hela denna transaktion,såsom ni har bedrivit den til sin spets, är en separat affär mellan Eder och Matthiess-rederiet, varför vi bestämt fordra omgående likvid för vår räkning av den 22.7.42 å kr 43.485:94 tillika med ränta." SKN svsrade 25.8 att dispachör tagit hand om saken. - Den 30.I0.43 fick rederiet 26.600 kr för kvarstadsuppehållet, sedan summan fastslagits i dispache daterad Stockholm 28.9.43. X - Den I8.II.42 fick Matthiess AG i Hamburg via M. Doflein och Commerzbank i Hamburg från SKN RM 200.000;- och den ursprungliga bankgarantin på 400.000 svenska kr. nedskrevs då till kr 336.02I:50. - I okt 44 fick Msthhiess ytterligare RM 50.000, och hade då från SKN fått sammanlagt 420.028;50 kr. Red AB Frode fick från SKN totalt 36I9i:4I för reparation ocj kostnader.
Haveriet allt som allt koatat SKN 592.686:98 samt till lastägaren Papyrus i Mölndal 57.583:75 kr.

==================== ============== ===============

Brev till Sv. Veritas I8.8.44 från advokat Karl Ludvig Schönmeyr.

Assuransdirektör A.T.Hammarstrand
Svenska Veritas.

Brodern.

I rubr. ärendet närsluter jag avskrift av dr. Schöns. brev till Herrar Duncker & Joly den 26.7 jämte domstolens utsdag i målet ((Ej i mappen.))

Den tilltro till de tyska domstolarnas rättvisa avgörande av tvister mellan ett tyskt och ett svenskt fartyg, som du måhända tidigare haft, antager jag blir något rubbat därest du studerar de nu översända handlingarna. För mig personligen innebära de icke någon alltför stor överraskning. Domen avviker ju helt från vad domstolen tidigare angivit utgöra tysk rätt, och till och med den tsyke advokaten har ju vågat förklara att domstolens uttalande på den punkten "ist ungewöhnlich und war nicht zu erwarten." För Veritas del spelar ju saken icke någon roll, då vi äro överens om att haveriet är att betrakta som krigshaveri, men, därest domen ifråga skulle bliva fastställd av högre rätt, något som väl antagligen är " zu erwarten " , blir det juicke något särskilt billigthaveri för Nämnden. Msn brukar ju tycka att ett haveri är rätt så stort när man får betala I00%, men i detta fall kommer det väl att röra sig om c:a 200 %. Med allt fog

FRODE 29.7.4I

torde man kunna säga att även detta förhållande är en klar krigsrisk.

Din tillgivne

K.L.Schönmeyr

Brev Schönmeyr till Justitierådet Emil Sandström, Flyktkapitalbyrån, Hovslagargatan 2,Sthlm, I9.2.49.

Broder.

I ärendet Frode / Bernhard ber jag häemed få lämna följande redogörelse angående sakläget. - Den 29.7.4I kolliderade ss Frode med tyska ss Bernhard under det fartygen gingo i två barandra mötande konvojer.Ombord å Frode fanns tysk militär som på vanligt sätt tagit hand om befälet och den tyske officeren som stod på bryggan gav den svenske rorsmannen en felaktig order eller möjligen en riktig order som missuppfattades av rorsmannen som icke kunde tyska, och följden blev att Frode direkt sänkte Bernhard som sjönk med lasten ombord. Folket ombord räddades, men det var ochså det enda som blev räddat från Bernhard. Det tyska Matthies-rederiet lade beslag på Frode som tysk säkerhet för skadeståndet,varefter Svenska Veritas, som gade Frode försäkrad, ställde en garanti motsvarande Frodes försäkringsvärde, varefter kvarstaden hävdes. Tyvärr hade garantin ställts på ett sätt som icke var tillfyllest enligt tysk lag, utan det tyska rederiet fick möjlighet att på en senare resa ånyo lägga beslag på Frode. SKN ställde en ny garanti för att få Frode frigiven och det tyska rederiet satt sålunda inne med 2 garantier,vardera å 4I5.000 kr. Detta var ju rent skoj, från tysk sida, men vid den tiden kunde man ju icke göra så värst mycket emot tyskarna utan man fick finna sig i deras uppförande,särskilt när detta skyddades av deras egna domstolar och dessutom, åtminstone enlig tysk lag, var formellt riktigt. Även de tyska juristerna voro emellertid upprörda över sina landsmäns uppförande, men " die Dumme Schweden" kunde man å andra sidan icke göra något för,utan det tyska rederiet satt med alla trumf på hand. Den process som därefter fördes för att få skadestånde fixerat var även en ganska egendomlig process och domen i första instans var synnerligen oförmånlig. Vi hade redan på ett tidigt stadium betalat RM 200.000 eller 336.000 kr , och efter domen betalade vi ut ytterligare c:a 84.000 kr, då detta belopp under alla förhållanden var ostridigt. Det tyska rederiet, som erhållit en utomordentligt kraftig ersättning, fastställd i första instansen, var emellertid icke nöjt härmed utan ville ha ännu mera och hoppades väl att nästa instans skulle behandla ~~saken~~ saken ur ännu mera nationalistisk synpunkt och vi, för vår del, överklagade givetvis även domen. Andra instans, som var Hanseatisches Oberlandesgericht,var emellertid mera hyfsade än den första instansen och nedsatte skadeståndet ~~xxxxx~~ rätt väsentligt. Det är då icke alldeles lätt att få någon klarhet i vad skadeståndet blivit efter den andra instansen,men så vitt

FRODE 29.7.4I

jag kunnat förstå innebär domen att vi skola betala ,utöver de två ovan omförmälda posterna, ytterligare c:a I7I.000 kr. Härav skall emellertid en post å c:a II2.000 kr gå till lastägarna av vilka en är tysk -H.Gaede i Hamburg- och 7 är holländare. På tsyekns del faller c:a 47000 kr.Med de holländska lastägarna få vi naturligtvis göra upp direkt ,Den andra instansens dom är även överklagad. Vi hade kanppt ansett det vara lönt att överklaga, då man i regel inte har mycket att hämta hos de tyska domstolarna när den ena parten är tysk och den andra utlänning,men då det tyska rederit överklagat, ansågo våra ombud att vi jämväl borde klaga. Målet har emellertid icke handlagts i högsta instansoch det är väl tveksamt om det mågonsin kommer att behandlas därstädes såsom förhållandena i Tyskland nu utvecklat xix sig. Vi ha fortfarande en garanti utelöpande å 4I5.000 kr och det tyska rederiet fick även på sin tid ställa en motgaranti vilken visst för närvarande gäller för RM 30.000 eller något dylikt. SKN är fullt beredd att göra upp saken i nelighet med andsa instansens dom , varvid vi dock anse att vi måste hålla holländarnas lastkrav utanför. Vår ytterligare betalning till det tyska redereit skulle sålunda uppgå till c:a I06.000 kr ,vilket belopp innefattar jämväl den tyske lastägarens krav på 470:000 kr. Vi betala hela tiden garantiprovisioner och det vore natrulitgtvis ytterst önskvärt om vi kunde få saken uppgjord i enelighet med andra instansens dom och inbetala det belopp det tyska rederiet skall ha tillFlyktkaptitalbyrån. Förutsättningen härför är väl dock att bankgarantin återställes till oss eller att densamma på amnat sätt dödas. Kag emotser dina meddelanden sedan du haft tillfälle studrera handlingrana i denna trassliga affär.

Din tillgivne

W.Schönmeyr

Historik Egna noteringar

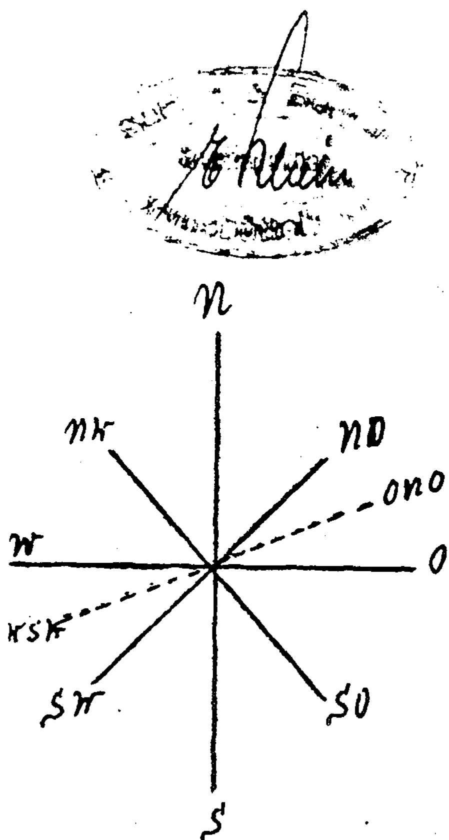
Laståangare på I365 brton byggd I898 vid Grangemouth Dockyard Co av ståk. (Ex Bravo, E.M.Dalgas) L 75,5 B.II,2 Tillhörig red AB Frode (Kamrer H . Selander,Älsten) i Stockholm. Inköpt jan 34 från red SB Bravo (Nils Rosenpqvist) i Simrishamn dit Bravo inköpts juni 33 på exx ekutiv auktion från Brantevik dit ett oartsederi, red AB Brantevik, i maj 28 förvärvat E.M. Dalgas från Svendsen & Christens Red AS i Köpenhamn. 2400 dw. 580 ihkr triplemaskin från Hutchinsson & Co i Glasgow. Kolliderade i dec 34 med 3sk Albert av Lerberget som fick bogseras i hamn flytande på trälasten.

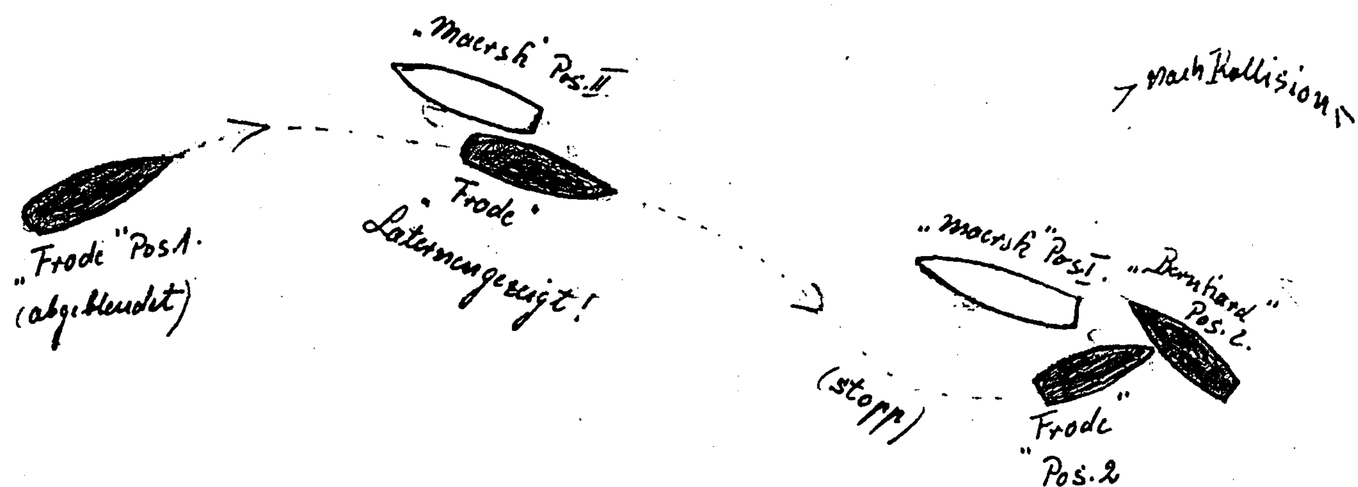
Se 26.6.42 Bombad i Bremen

I8.I.44 grundstötning vid Nidingen.I/3 krig.

6.8.45 & I4.6.49.







Ungefähre Skizze der Situation, nach Angaben des II. Offiziers D. "Frode" entworfen!

1 kurzer Ton
"Bernhar[d]"
Pos. 1

HEMLIG

MANSURIA 30.7.4I

ENGELSKT FLYGANGREPP MOT ÅNGAREN I PETSAMO HAMN - KOCKEN DÖDAD.

Journalutdrag.

Mansuria låg sedan länge ((Se 7.4.4I)) förtöjd med akterstäven I5 meter från land vid västra stranden av Trifoniafjorden inom Petsamo hamnområde där fartyget ansetts ligga mera skyddat än på ankarplats ute på fjorden där hon tidigare i juni och juli upprepade gånger bombats av ryska plan. Ons 30.7.4I anföll ett större antal Engelska plan hamnen på mycket låg höjd och 8 av dem styrde kurs rätt på Msnsuria. De 4 kvarvarande ombord -Befh Sten Rydberg, Ie styrman Evert Claesson, chiefen Carl Eric Johanssor och kocken Holger Rosenbergh - hoppade i arbetsbåten för att ta sig iland och söka skydd.Under rodden mot land besköts båten med kulsprutor men ingen träffades. Ie styrman hoppade iland och några sekunder därefter kocken. Samtidigt exploderade flera bomber och antagligen en flygtorped vilka slog ner några meter från stranden. Vid krevaderna utlöstes ett stort stenras som drog kocken med sig .Han torde ha dödats ögonblickligen Liket försvann under vattnet och har inte kunnat återfinnas.
Fre I.8 Kockens tillgodohavande, 37I Finska mark,samt hans tillhörigheter överlämnats till fartygets agent för vidare befordran till distriktets länsman.

Liinahamari I.8.4I

Sten Rydberg
Befh

(Den 30.7 hade 2e styrman, stuert och 2 maskinister ,som dittills varit kvar på Mansuria, lämnat Petsamo på morgonen för hemresa. Kavr ombord var befh, Ie styrman,chiefen och kocken, Även chiefen lämnat i början av augusti)

Crew List

Befh Sten Jonas Rydberg, Ledsjö,I6. 8. 9I i Lundsbrunn.
Ie styrman Evert Helmer Claesson, Gryt, II.7.0I
Chiefen Carl Eric Johansson, Lycke, 30.II.86
✝ Kock Holger Gunnar Frey Vladimir Rosenbergh,Kastelholm,Åland,2.8.II i Sund på Åland, gift, påmönstrad I3.5.4I

Sjöförklaring 27.8.4I vid Petsamo Tingslag

Sjöförklaring avgavs 27.8 efter verbalnot II.8 från svenska beskickningen i Helsingfors inför urtima ting vid Petsamo sockens tingslag. Protokollet upptogs på finska och hemligstämplades av KK liksom övriga uppgifter om Mansuria. Befh utdrag ur skeppsdagboken kom via vicekonsulatet i Rovaniemi till beskickningen i Helsingfors som 9.8.4I översände avskrift till Hans Excellens Herr Statsministern Christian Günther, med följebrev signerat K.I.Westman. UD översände 29,8 det finskspråkiga protokollet till herr notarien Mölle r vid KK Sjöfartsbyrå för Förtrolig Kännedom.

MANSURIA 30.7.4I

SKNEIII vol 222; På vilket sätt Mansuria slussades hem till Sverige med benäget Tyskt tillstånd, det framgår inte på UD,SKN och KK annat än genom rapport om en lätt kollision som Mansuria hade den I6.I2.4I på resa Kirkenes-Holtenau med last av 2436 ton järnmalm, befh Sten Rydberg.Kort efter avgången från Bergen i Tysk konvoj kolliderade Mansuria kl 07.I2 med den framför gående ms Methan av Hamburg som plötsligt minskade farten och då påseglades av Mansuria vars STB bog törnade mot Methan BB låring och krossade livbåten där.Då Methan inte ville fortsätta resan återvände båda fartygen till Bergen för besiktning. Mansuria hade bara fått ett par bucklor i STB namnplåt och avgick i nästa komvoj till Holtenau. I själva verket gjorde Methan och Mansuria hela konvojen. Mansuria hade tysk BO och signalmatros på bryggan ävensom norsk minlots och kustlots

---

HISTORIK

SE Mansuria 7.4.4I

Övriga krigshaverier;19.2.40, 2.6.40. 7.4.4I, 23.I2.42,I.7.43.

KALIX 5.8.4I

BLINDGÅNGARE I KOKSLASTEN I LUCKA I EFTER FLYGANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ:

Journalutrdag.

Tis 5.8.4I 07.30 avgått Rotterdam destinerad till Göteborg. Last av 3570 ton koks varav 430 ton på däck. Djupg F 2I´2"- A 2I´I0´´ 30 ombvc 09.55 lämnat losten vid Hook van Holland. Begleitungsofficer ombord. Resan fortsatt under ledning av B.O. Utkomna till sjöss gick fartyget in i en konvoj om 6 lastångare med eskort av 6 förpostbåtar. Strax efter kl I2 angreps konvojen av 2 engelska bombplan. De fällde bomber i konvojen och besköt samtidigt fartygen med kulsprutor. Anfacken pågick endast i ungefär en minuts tid. Frisk byig WSW vind som under e.m skrotade och övergick till hård WnW med hög sjö. Kl I6.50 slog en svår brottsjööver midskepps om BB varvid en del bräder slogs loss och rev bort wirenätet för fördäcksinhägnaden vid lucka 3 BB. Em mindre kvantitet koks spolats överbord och ett ~~xxxxx~~ fäste för avmagnetiseringskablarna på relingens ~~xx~~ insida skadats.

Tors 7.8 07.30 förtöjt i Holtenau sluss. Besättningen på ss Ulla av Hälsingborg ,som låg bredvid Kalix, gjorde Kalix besättning uppmärksam på att Kalix hade ett hål upprivet i STB-siden vid lucka I i andra plåtstråket uppifrån räknat.Vid undersökning upptäcktes ett hål med c:a I2" diameter upplsitet i nämnda stråk och innanför, fastkilad i kokslasten, låg en rödmålad bomb. Upptäckten rapporterades till militärmyndigheterna vid slussen som beordrade fartyget att avgå omedelbart till Strander Bucht utanför Holtenau.Utgick ur slussen 08.30 och uppankrade 08.40 i bukten. Kl I0.30 kom sprängämnesexperter från Kiel ombord vilka lyckades ur bomben uttaga tändningsmekanismen och därefter frigöra bomben från dess fastkilade läge i koksen, varpå bomben ilandfördes av de militära experterna. Bomben var en pansarbrytande sådan med en vikt av 250 engelska pund. Hålet i bordläggningen igensattes med cement.Kl I4 kom hamnpolisen ombord och satte upp en rapport rörande fartygets resa från Rotterdam. Kl I7.30 fått lots ombord, lättat ankar och fortsatt resan.

Lör 9.8 II.25 anlänt till Sannegårdshamnen i Göteborg för lossning

Robert Brandholm Ie styrman — Alf Nilsson 2e styrman — Ombord den 9.8.4I R.Åhgren Befh

---

Crew list.

Befh Ragnar Åhgren	Telegrafist Nicanor Edin
Ie styrman Robert Brandholm	Ie maskinist Erik Sundin
2e styrman Alf Nilsson	2e maskinist Malte Bergkvist
3e styrman Karl Johnsson	båtsman Karl Karlsson

forts

KALIX 5.8.4I

Crewlist forts

Timmerman Nils Johansson
Matros Ragnar Svensson
Matros Algot Berggren
Lättmatros Stig Eliasson
lättmatros Ivan Ekwall
Lättmatros Hans Djup
Jungman Nils Persson
Jungman Börje Blom
Jungman Sture Hägglund
Smörjare Arvid Karlsson
Smörjare Ivar Jönsson
Smörjare Axel Gransell

Eldare John Svensson
Eldare Tore Bengtsson
Eldare Hans Fällin
Lämpare Sune Kristinasson
Lämpare Folke Aronsson
Stuert Albert Olsson
Kock Nils Kristiansson
Salongsuppassare Arne Larsson
Mässuppassare Bernt Hogart
Stuertsbiträde Bengt Berggren

Besiktning & reparation.

Besiktning i Sannegårdshamnen, Gtbg II.8.4I, varefter folk från Götaverken, delvis på övertid, reparerat skadorna. En plåt i STB stråk över Sheerstråk nr 4 kapad och förnyad och stråket riktat. Ett spant kapat och förnyat. Målning, inkl uppmålning av nationalitetsmärke. Kostat 980 kr. Rederiets generalräkning 3,II.4I slutat på 2483;54 men SKN betalade 2463:04 under hänvisning till att kostpengar för befäl & manskap ej ersättes med högre belopp än kr 3 för befäl och 2;50 för manskap. Besparing för statskassan kr 20:50.

T.Fredh; Så stred vi i kriget (Lysekil I979)

Styrman Verner Palm,Gtbg,berättar:

Någon gång I942 kom Kalix in i slussen i Brunsbüttel. Efter en stund förtöjde en dansk båt i motsatta slussen. Skepparen på den danska båten ropade till den svenska och frågade om de varit utsatta för bombanfall.-"Ja, det har vi", säger svenskarna. - " Då har ni glömt att ta bort bomben som ligger på utsidan." - Kalix var en turretdäckare och på det utstående däcket på sidan låg en odetonerad bomb. Det blev kalabalik i slussen innan tyskarna fått bogserat bort Kalix och fått bomben desarmerad.

DATA. Egna noteringar

Turretmalmångare på 280I brton byggd I9I3 vid Dixon,Sir Raylton & Co i Middlesbrough av stål. L. 94 B I4 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M .Waldenström) i Stockholm. Den 9.4 40 blev Kalixx på resa till Trondheim med 4I45 ton kol från Swansea fast vid Levanger i Norska skärgården. Kunde slulossa i Trondheim först 29.6-3.7.40 för räkning Deutsche Kriegsmarine, Stützpunkt Drontheim. -Sedan fick Kalix gå hem till Sverige och gick resten av kriget på Tyskland med malm och kol utan att råka ut för några krigshaverier mer än det den 5.8.4I.

VENERSBORG 8.8.41

BOMBAD I BRAND AV ENGELSKT PLAN VID MIDNATT:,TILL ANKARS I STORA BÄLT?

Rapport

På resa Bremen- Hälsingborg i barlast. Djupg F 6'8'' - A. 10'4" 20 ombv Fre 8.8.41 träffat av 2 bomber midskepps kl 00.30 till ankars vid Samsö i Stora Bält i hård kuling, hög sjö, uppklarnande luft. 2e styrmans vakt, utkik på bryggan.

Journalutdrag

Avgick Bremen tis 5.8 kl 12.15, bytt lots vid Bremerhaven, fortsatt.
SW frisk vind, klar sikt.

Ons 6.8 kl 15 anlänt Brunsbüttel, förtöjt i slussen. Kl 15.50 avgått genom
Kielkanalen. Hård SW kuling.

Tors 7.8 00.50 anlänt Holtenau, förtöjt i slussen.
01.15 avgått Holtenau u. lots ledning, lämnat lotsen 02.15.
02.45 Ankrat vid Kiel fyrskepp i väntan på dagsljus.
04.20 lättat och fortsatt efter fyrskepp och bojar.
09.30 Dansk lots bordat ~~vid Spotsbjerg~~ vid boj nr 7. Lotsen från Spotsbjerg, hade förut lotsat ss Värmdö norrifrån. Fortsatt. Hård SW-NW kuling, hög sjö med slingring, regnbyar, hård sydgående strömsättning.
19.00 ankrat vid Hatterbarren mellan Samsö och Sydsjälland,mindre än 3 naut. mil från Samsö, för att invänta dager. 2e styrman skött ankringen. I närheten låg ssTärnan, ss Christian Russ och ett okänt fartyg för ankar. (Trälastat)

Fre 8.8 kl 00.30 plötsligt 2 bombexplosioner midskepps STB följt av kulspruteeld mot bryggan från ett överflygande plan. Brygga, karthytt och salongshus sönderspängda och övertändes. Elden spred sig på några sekunder i den hårda blåsten över hela midskeppspartiet. Salongen och de bärliggande hytterna ett eldhav. Omöjligt komma föröver. BB utsvängda livbåt sönderspängd.Ie styrman beordrat STB båt i sjön. Båten nedfirade och halades akteröver för att ej fatta eld. Vid embarkeringen saknades befh, lotsen och jungman Vicktersson. 11 man i STB båt. 2e styrman och 6 man satte flotten på lucka 4 i sjön och gick över på den. Under tiden höll livbåten sjön i närheten. Då en livbåt närmade sig i mörkret från en tysk ångare i närheten dirigerades den av STB båt till flotten,medan STB båt i grov överspolande sjö roddes mot ss Tärnan som stävade upp mot den och tog upp alla och även båten. Tärman gick sedan upp i närheten av ss Christian Russ av Hamburg och fick veta att de tagit upp alla 7 från flotten.Tärnan ankrade då. Från Tärnan sågs 2 nya explosione på Venersborg midskepps BB, trolige från fotogen- och oljetankarna. -

VENERSBORG 8.8.41

I gryningenlättat ankar och gått upp till Venersborg som var helt utbränd midskepps. Fann då att några tyskar från Christian Russ bordat Venersborg från en livbåt sedan de hindrat 2e styrman att följa med över och som förbjudit matros Olsson, till rors, att gå med ombord. Olja flöt på vattnet intill vraket. Christian Russ livbåt satte därefter över de 7 Venersborgmännen till Tärnan som, då ingetfanns att göra, fortsatte till Malmö. Vid Helsingör kallades lotsbåten ut och fick veta om lotsens öde på Venersborg. Venersborg infördes av tyskarna , delvis för egen maskin, till Kalundborgs redd där elden helt släcktes av Switzers. F:a Theo.Koch & Co i Köpenhamn öv( )tagit rederiets intrsssen ävensom krigsassuradörernas.
(Venersborg 15.8 bogserad till Landskrona)

Udskrift af protokol fra Politimesteren i Kalundborg Köbstad M.V

Aar 1941 den 8 august kl 18 tilföres politiprotokollen fölgende:

Politimesteren bemaerker at han kl 17 fra megler Schultz fik fölgende meddelelse: En svensk damper Venersborg er afvigte nat mellem kl 1 og 2 blevet bombet i farvandene ved Samsö. Herved blev 3 persiner drebt, en dansk lods, antagelig fr Helsingör, den svenske kaptajn og en messedreng. Den övrige besetning folod skiebt og gikk ombord i en anden svensk damper. Venersborg blev derefter af en tysk skib "Christian Russ" slaebt ind i Kalundborg fjord, hvor Switzers overtog det. Der er brand i skibets bunkerkul. Skiber ligger paa redden og Switzersner ved at slukke ilden. Indberetning blev telefonisk givet til Marinens efterretnigsstation og luftvaernet, ligesom Helsingör politi blev anmodet om at forhöre hos lodsene om nogen af disse var ombord i Venersborg, saaledes at lodsens familie eventuelt kunde underrettes. Kl 19.50 meddelte kredslege Jensen telefonisk athan efter den Ty( )e vaernemagts önsken havde vaeret om bord paa Venersborg for at samle r( ) resterne af ligene. Kredslegen lovede at afgive skriftlig beretning om det passerede, hvorhos det bestemtes at afholde ligsyn i morgen paa amtssygehuset i ligekapellet.

Den 9 august kl 10 f.m foretogs paa Amtssygehuset medico-legalt ligsyn over de fra Venersborg bjergede ligrester: Politimesteren bemaerkede at 3 lig nu var bragt til veje. I sygehusets kapell henstod 3 kister.
Den förste aabnedes : I et stykke sejlduk laa de forkullede rester af et lig.Der fandtes kranie og overkroppen i saa forkullet stand,at gedenkelse ikke kan ske. Det fandtes i overmunden 3 guldstifttaender, 3 fortaender,der toges i forvaring.Dette lig menedes at vaere lods Bach fra Helsingör .
Den anden kiste aabnedes: Heri fandtes en halv spand fuld af knogler.Ved undersögelse fandtes intet til vejledning for identiteten. Kredslegen af-

VENERSBORG 8.8.41

levererede en kaapp af gult metall med anker og bogstavet S samt en karabinhake , fundet af ham ved liget, hvorfor liget antages at vaere af den svenske kaptajn. Den tredje kiste aabnedes: Heri laa et forbrendt men i övrig nogenlunde velbevaret lig.Liget er tilldels nögent, den der findes forbraente rester af skjorte, blaa benklaeder og gummistövler. Kredslegen oplyser at dette lig laa paa skansen og maa antages at vaere messedrengen. Paa höjer ben fandtes et stort aabent brud. Liget skönnes at vaere af en person under 40 aar. Kredslegen aflevererede 3 dödsattester med genpart samt en beretning.

De Fine Thomsen Jens Jensen

Politimesteren bemaerker at han ved telefonsamtale med lodsdirektören haar faaer bekraeftet at det förstnaevnete lig er af lods Bach, i det lodsdirektören var vidende om at han havde guldtaender, og at han havde faetdisse för han blev avsat i Helsingör. Han oplyste at liget önskes nbegravet paa Statens bekosting.

Saaledes passeret
De Fine Thomsen

Udskriftens rigtigjed bekraeftes. Politimesteren i Kalundborg M.V.
den 9.8.41
De Fine Thomsen

=============== ───────────── ================

Avskrift

Kalundborg 8.8.41

Kalundborg Laegekreds.

Til Politimesteren i Kalundborg.

I e.m. kl 17½ blev jeg underrettet af skibsmaegler Schultz om at et svensk skib laa paa rheden som havde 3 drebte maend ombord. Ligene skulde helst bringes iland saa husrtig som muligt, og de Tyske Myndigheter havde udtalt at ligene vaar saa sönderdelt at det maatte en lege til at sortere dem. Da jeg kom til maegler Schultz kontor fik jeg vide at de 3 drebtecmaatte vaere den svenske kaptajn, en svensk dreng og en dansk lods. Jeg blev derefter faerget ud til skibet. Daekshuset var raeret af en bombe. Den forreste del af daekshuset ,hvorover kommandobroen havde varet ,havde indeholdt salonen og kaptajnens kahyt. Der var daekket styrtet ned,siderne var trykket udaf explosjonen og gennemhullede af splinter eller projektiler; alt trevaerket derinde var braendt og brennte delvis endnu. Foran dekshuset laa det lemlaestede lig af en sömand i gummistövler, rester af overalls og blaaternet skjorte. Han haved skudsaar i ryggen.Lige indenfor STB indgang til dekshuset ,hvor kaptajnens kahyt havde vaeret, laa der resterne af et omtrent forbrent lig. Der var kun hvide ,sköre knoglerester tilbage og 2 klumper af forbrent köd.Knoglerne laa imellem en mengde madrassfjedre.

VENERSBORG 8.8.41

En af ködklumperne laa udenfor dörren. Imellem knoglerne fandtes resterne af en skedeknivog to karabinerhager og en messingknapp med et sammenslynget anker og et S. Dette er liniens maerke og gör det sandsynligt at det var resterne af kaptajnens lig. 2 herrer fra Köbenhavn, som rimeligvis var liniens agenter, som nu kom ombord, sagde, at skibet var blevet ramt mens det laa for anker og ventede paa at komme igennem et minefelt. Kaptajnen og lodsen havde hvilet seg i dekkshuset, og lodsen maatte ganske sikkert findes der hvor salonen have vaeret. Da der endnu var ild, og da der paa dekket laa en bunke sand fra sandsaeke, böjede staalplader,smeltede metaldeler og braendende tre, der hvor salonen havde vaeret, var der ikke muligt at finde lodsen..

Dr Jens Jensen

((De 2 kistorna med likrester sändes på rederiets order på em 9.8 med tåg från Kalundborg till Hälsingborg och lotsens kista till Helsingör))

UDHP 80c 3515

Brev Konsuln, Kalundborg, till Köpenhamnsbeskickn 9.8

Under henvisning til telefonsamtale har jeg den aeren at indberette at ss Venersborg av Sthlm igaar aftes blev indslebt til Kalundborg af ss Christian Russ af Hamburf. De 3 ligene blev ved ankomsten hertil fört til Amtssygehuset, hvor de i formiddags blev obduceret. Efter ordre fra rederiet er liget af kaptajnen og messedrengen i e.m blevet afsendt med banen til Hälsingborg, og samtidigt afsendes liget af lodsen til Helsingör. Firmaet Theo.Koch & Co, Köbenhavn, der pepresenterer saavel rederiet som SKN, foretar gennem hervaerende representant det fornödne overfor de tyske myndigheder.

Kalundborg 9.8.41
Chr. Musaeus
Vice konsul

Sjöförklaring i Malmö den 15.8.41 kl 15

Fartygets försäkringsvärde 475.000 kr

SKN lät sig icke avhöra.

Ie styrman Norén: Frivakt kl 00-04 den 8.8. Sett befh sista gången kl 20. Då skulle befh lägga sig.Han och lotsen gick in i karthytten. Fartyget var helt mörklagt med avskärmade ankarlanternor. Natten månljus. Väckts av en kraftig explosion, sedan endov smäll och ett smattrande ljud som av kulspruteeld. Hastigt börjat klä på sig. Då slet 2e styrman upp dörren och skrek:" Vi har blivit bombade!" Rusat ut på däck och mött matros Ture Olsson. Stod eld över hela fartyget midskepps.Beordrat Olssonsätta ut båtarna. Sprang så föröver i BB-gången för att söka komma in till befh

VENERSBORG 8.8.41

som legat till kojs i sin sovhytt. Påträffade då förestånderskan i nattdräkt som stod och höll sig i dörrkarmen till salongsingången och föreföll vara alldeles borta. Hon hade kontusioner över hela kroppen och blodsutgjutning i högra knät. Norén fattat henne i armen och dragit henne akteröver undan elden och röken. Sprang sedan tillbaka för att få ut befh men salongen var övertänd och en mur av eld slog ut. Insåg att de måste lämna fartyget för att klara sig själva. Han isnåg att befh var död och att det nu tillkom honom som Ie styrman att föra befälet. Elden stod inte att hejda med den omfattning den fått. Den eldsläckningsmateriel som fanns ombord var en brandslang och 3 st Kustos skumsläckare. Springade akteröver skyndat in i sin hytt och tagit med skeppsdagboken. I samma ögonblick han kom in i hytten slocknade det el.ljuset. Han kunde därför inte rädda räkenskaperna och övertidsjournalen som legat i en låda. Gått uppför trälejdaren om BB till båtdäck och fann BB båt bortsprängd. De övriga samltas kring STB båt som firats. Då elden slog ner i livbåten ropade Norén att de skulle hala den akteröver och bemanna den där. Medan detta pågick lät 2e styrman Westerberg och 6 man sjösätta flotten som legat på lucka 4. Ingen tid att räkna över alla. Ie styrman visste dock att befh saknades. Han lämnade fartyget som sista man i STB-båten. 11 personer i båten inkl. de 3 kvinnorna från köksavdelningen. Under arbetet att få ut båten från sidan i den grova sjön och starka strömsättningen yrde eldflagor ner i båten och antände kläderna och kvinnornas hår. Först efter ett drygt arbete lyckata få båten bort från fartygssidan. Rott runt aktern över till andra sidan. Månen då gått i moln. Norén skymtat en annan livbåt på avstånd .Antog att den kom från Christian Russ om ankrat för natten i närheten. Under tiden hade 2e styrman och 6 man winschat akterflotten i sjön och gått över på den. Livbåten var visserligen avsedd att kunna bära hela besättningen, men i den grova sjön hade det endast i yttersta nödfall kunnat bli fråga om att ta över männen på flotten i livbåten. Norén ropat på svenska till tyska båten att ta upp dem på flotten. En dansk i den tyska båten förstod uppmaningen och den tyska båten rodde till flotten. Själv sökt ro mot Tärnan men drivit sydvart i den starka strömmen. Tärnan lättade då ankar och fångade upp livbåten. Venersborg brann våldsamt. Lotsen hade under natten legat i karthytten på STB-sidan i närheten av den plats där bombnedslagen skett. Jungman Vicktersson hade kl 24 avlöst lättmatros Karlsson som vakt på bryggan och måste ha varit på bryggan då bomberna exploderade. Tärnan ankrade sedan 900-1000 meter från Venersborg för att invänta dager. Norén uppe hela natten, på däck och i befh hytt. Sett 2 kraftiga explosioner på Venersborg om BB där fotogentanken ligger. - Kl 03.40 lättade Tärnan ankar ochgick upp mot Venersborg. Elden då avtagit ovanpå båtdäck.Tärnans befh Fredriksson och Norén beslutat sätta ombord

VENERSBORG 8.8.41

några man, men man såg nu att det vartyskar ombord. Fredriksson och Norén insåg att med denna prisbesättning ombord var det lönlöst attförsöka borda. Fredriksson lät Tärnan gå upp mot Christian Russ som låg en båtlängd från Venersborg för att Norénskulle få prata med 2e styrman Westerberg och hans sex män. Ropat till Westerberg och frågat . Westerberg sagt att han vägrats att följa med över till Venersborg. Ingen kontakt tagits mellan Tärnan och tyskarna. De 7 från Venersborg rotts över till Tärnan i en livbåt från Christian Russ.Fredriksson coh Norén efter nytt samråd beslutat lämna och gå till Malmö. Flotten låg då kvar akter om tysken. STB båt upptagen av Tärnan. Norén uppgivit att vakten på Tärnan före bombexplosionerna sett ett plan gå i glidflykt mot Venersborg och fälla 2 bomber mot fartyget samt riktat kulspruteeld mot Venersborg.

2e styrman Westerberg: Hade kl 24 avlöst Ie styrman. Stod midskepps BB vid explosionerna. Ej hört något plan vare sig före eller efter explosionerna. Ej heller iakttagit någon beskjutning. Först hört liksom ett kraftigt kanonskott följt av ett svagre skott.Splitter yrde omkring honom. Eld slog upp överallt midskepps. Ej skadad. Sprungit och kallat på frivakten i hytterna. Omöjligt ta sig in till befh. Ie styrman tagit befälet i STB båt. Själv beordrat 6 man att hjälpa till med flotten. För stor risk att gå alla i STB båt. Inte haft någon tanke på skeppspappren. Ingen fått med sig mer än kläderna på kroppen. Flotten lösgjordes aldrig från fartygssidan eftersom enlivbåt sågs närma sig från det tyska fartyget. Togs upp av denna båt och fördes till tysken.Efter c:a en timme såg W i dagningen att yskarna klargjorde en båt för sjösättning och förstod då att de tänkte ro över till Venersborg som brann häftigt. W bad en av de tyska styrmännen att få följa med men avvisades med att " det klarar vi själva." Då båten skulle lämna hoppade Thure Olsson ner i den och fick vara med och ro men vägrades att gå ombord på Venersborg, då tyskarna bordade henne kl 03.30.W. tyckte sig se att några av dem sprang omkring med hinkar.Efter en stund återkom båtentill Christian Russ men 2-3 tyskar var kvar på Venersborg. Kort därpå hämtade Tärnan svenskarna och avgick kl 04.10mot Malmö

Chiefen Hultgren: Låg och sov vid explosionerna. 2e maskinisten hade vakt i maskin . Fruktansvärd knall, sedan hjärtskärande nödrop från maskin som låg i närheten av hytten.Skyndat dit halvklädd och lyssnat vid maskinnedgången .Maskin låg då i mörker.Han ropade ner i maskinrummet och fick svar från eldaren Erik Karlsson som tydligen fått ett nervsammanbrott. ((Senare visat sig att Karlsson fått ena knät klämt med svåra smärtor som följd.)) Då Karlsson kom upp såg han "konstig" ut och svarade " Vi är bombade" när chiefen frågade varför han skrikit så. Chiefen gick till

VENERSBORG 8.8.41

hytten och tog på sig skorna, hade ännu inte märkt någon eld.Gick så föröver i BB-gången och fick då se att hela salongshuset var ett flammande bål. Gnistor och eldflagor yrde över hela fartyget i den hårda blåsten. Skyndat till båtdäck och funnit BB båt krossad. Ingen tanke på maskindagboken. Även om pumparna kunnat startas skulle hettan omöjliggjort att ens närma sig med slangen. Cheiefn och Ie styrman hjälpt föreståndarskan ner i STB båt.Sett befh ista gången kl 21.30 den 7.8 då befh suttit i sin hytt och hört på radion. Kände ej till huruvida maskinerit skadats eller ej

Matros Thure Olsson: Vaknat av en knall och smatter och förstått att det var ett bombanfall. Frivakten rusat upp och klätt sig i stor hast. Eld midskepps.Olsseon var en av de 7 på flotten. Ingen av tyskarna motsatt sig atthan hoppade ner i livbåten när de skulle ro över till Venersborg. En styrman och 3 man bordat Venersborg. Olsson fattat tag i fallrepet i avsikt att också gå ombord vravid den tyske styrmannen påpekat att 4 man måste vara kvar i båten och att de kunde ro tillbaka till Christian Russ. Olsson uppfattat det som en order som han måste åtlyda. Brann då ännu friskt ombord.

Matros Scheberg: I skansen.Knallen inte särskilt kraftig,fartyget skakat, däefter hört smatter som av splitter eller ksp-eld. Skakat liv i dem som ännu sov, sprungit längs STB-sidan föröver och funnit häftig eld kring bryggan .Salonggskottet bortsprängt och tjock rök och eld slog ut därifrån. Skyndat över till BB-sidan för att nå befh hytt därifrån men hindrat av rök och eld.Hörde till dem som gick på flotten.

Maskinelev Bergström: I maskin strax före xplosionerna hört motorbuller från ett plan.På väg upp till däck hört en skarp knall. Först sprungit till skansen,sedan till STB båt. Inte ägnat en tanke åt möjligheten att släcka. Mest rädd för ny bombfällning. Inte gått i STB båt utan hjälpt några andra att sätta flotten i sjön. Flotten förtöjd vid fartyget. En livbåt från Christian Russ tagit uppdem efter en kort stund. Hela tiden tänkt på att planet ev kunde återkomma och beskjuta dem.

Bärgarlön (TE 11, 12)

Enligt V.P.M. angående bärgningen av Venersborg, KK 7.11.47, har Sveabolaget senare utbetalat 60.000 kr i bärgarlön till Christian Russ rederi. "Huruvida den tyska besättningen fått del av bärgarlönen är icke bekant."

KK memorial 26.9.41 Ej för publicering. Nr. 190H

Sattes i brand av en okänd bombmaskin vilken dessutom lär hava beskjutit däcket med kulsprutor.

Ex officio

Bo Bergström

VENERSBORG 8.8.41

Medico-Legal ligsynsattest

Förrättade i Amtssygehusets Kapell,Kalundborg 9.8.41.

För en ukendt, formentlig sökaptajn: af liget kun brendte rester. Brendte, hvide myre knogler af lemmer och stumper af kranietag og kraniebasis.En enkelt lidt större klump af en skulder og en anden af et höfteparti.

Dödsaarsagen: Ukendt (formentlig explosjonsvirking) Non indicatör.

För en ukendt sömand, ss Venersborg af Sverige. Voldsomme laesioner, hovedet knust, kranietaget bortsprengt, bortförbrending af venstre arm , bughulen aabnet og store forbrendinger. Skudsaar gennem overkroppen. A( )ne brud paa höyre underben og venstre laar utbredte forbrenninger.

Dödsorsagen: Skudsaar, explosjonsvirking: Vulnus selopetarium.

Liget laa paa bugsiden paa det överste dekk lige foran salonen.

Övrighedens paategning: Begravelsen kan finde sted.

Paa geldendes navn er Knut Johan Victorsson,Red AB Svea, Sthlm.

Politimesteren i Kalundborg

De Fine Thomsen

9.8.41

(Däcksmanskapet brukade arbeta i blå overaller ocg gummistövlar.)

Crew List

† Befh Axel Harald Björklund, Nora, Bergslagen, 21.12.77 (Fört Venersborg i 11 år, skulle i Hälsingborg gått iland med pension)

Ie styrman Eric Norén, Sthlm, 16.4.87 (11.3.41) 40 år t. sjöss

2e styrman Johannes Gunnar Westerberg, Värmdö, 2.5.90 (15.6.41) T.sjöss 1910

C( )ef Gustaf Harry Hultgren, Sthlm, 9.2.93 (5 år ombord)

2e maskinist Knut Ferdinand Bengtsson, Spånga, 25.8.81

Föreståndarska Emma Maria Andersson, Brunnsgränd 5, Sthlm, 10.3.97 Vitaby

K( )erska Anna Edith Bladh, Sthlm, 26.1.93

Städerska Jukia Maria Ingeborg Schwartz, Sthlm, 12.9.09

Matros Thure Armand Olsson, Medelpad, 16.11.18 (2 mån ombord)

Matros Sven Reinhold Scherberg, Östertälje, 10.11.98 (21.4.41)

Lättmatros Axel Samuel Karlsson, Undernäs, Skaraborgs län, 8.11.04

Lättmatros Henry Johan Hedin, Roma, Gotland, 13.8.18

Jungman Nils Gustav Nilsson, Gimå, 11.3.19

† Jungman Knut Johan Vicktersson, Botkyrka församling, 14.12 22 Stockholms sjömanshus nr 147

Smörjare Olof Anton Johansson, Sthlm, 17.1.01

Smörjare Johan Herman Persson, Härnösand, 10.4.09

Eldare Ture Severin Englund, Skön, 16.11.95

Eldare Karl Edvard Percy Johansson, Edestad, Blk, 18.9.17

Eldare Erik Johan Valentin Karlsson, Boda,Forshult,Klm län, 1.5.11 Fliseryd

Forts

VENERSBORG 8.8.41

Crew list forts

Maskinelev Erik Reinhold Bergström, Norrköping, 30.9.09 (4 mån ombord)

† Danske lotsen Aage A.Jensen-Bach, Helsingör, 21.4.10 Helsingör
(Uppgift i "Den Danske Sömand" 1940)

SKNEIII 208

Brev till SKN från Theo.Koch & C, Köpenhamn 11.8.41

I fölge anmoding af herrer Theo.Koch & Co rejste undertegnede - O. lundkvist - den 8.8. til Kalundborg for at varetage de i ovennaevnte skib intresserede parters interesser i anledning af at ss Venersborg samme dags morgen kl c:a 01.15 var blever ramt af et formentlig engelsk flyverangreb. Undertegnede ankom til Kalundborg kl 21.15 hvortil skibet var indbragt og fortöjet ved Svovelsyrefabrikens kaj ca kl 21.00.Ombord fandts ingen besetning udover ligene af de ved explsjonen omkomne kaptajn A.Björklund, skibsdreng Victorsson og den danske lods Bach fra Helsingör, medens den övrige besetning var kommet ombord i ss Tärnan. Efterfölgende beretning over hvad der er passeret indtil min ankomst i Kalundborg stötter sig derfor til oplysninger fra besetningerne paa ss Christian Russ, kaptajn M.Kossow, og Em.Switzers ss Sigyn,kaptajn Kreutzer, samt fra lods Plambeck-Hansen.
SS Venersborg var ifölge sejlregulativet opankret for natten ved Hatterbarn ved Samsö da det 8.8x c:a kl 01.15 ble ramt af en formentlig engelsk kombineret spraeng- og brandbombe midtskibs foranfor skorstenen . En del af besetningen, antagelig 11 mand, var derfor, efter at det formentlig har vist sig umulig at anvende skibets sluckningsmateriel,gaaet i STB redningsbaad og har opholdt sig i naerheden ,muligvis ogsaa sögt at tilkalde hjälp fra naerliggende ankerliggere, medens resten af besetningen , antagelig 7 mand, blev ombord indtil deblev overfört til ss Christian Russ,hvorfra de senere ble afhentet af ss Tärnan, der ogsaa medtog de fornaevnte 11 mand som alle gik videre med dette skib og opgives at vaere landet i Malmö. ss Christian Russ, det havde ligget opankret, i naerheden, sente baad der c:a kl 02 var ved havaristen. Kl c:a 04 paabegyndte mandskab fra ss Christian Russ slukningsarbejdet med eget materiel, udsjaeklede BB anker med 15 favne kede (der ble ikke sat böje, hvorfor eftersögning neppe vil lykkes) og slaebte skibet ind paa Kalundborg fjord hvor det opankredes i Kirkebugten. Paa grund af sö har det formentlig vaeret umuligt at före tilstrekkeligt slukningsmateriel ombord i havaristen og antagelig har slangemateriellet fra de 2 skibe ickke passetsammen. End videre turde ss Christian Russ ikke forsöge at bringe havaristen i havn, hvorfor et tilbud om assistance fraa Switzers ss Sigyn , der laa paa station i Kalundborg, og ankom til Kirkebugten kl 15.10, blev antaget. Kl 16 havde ss Sigyn slaeberforbindelse,

VENERSBORG 8.8.41

STB anker lettedes og kl 17 blev skibet opankret i roligt vand ved Gisselöre udfor Vesthavnen, i det det endnu brennende skibe ikke måtte föres i havn. ss Sigyn gik paa sides og förte en 5'' slange fra tankpumpen ombord i havaristen og fortsatte til 17.20 slukningen af branden, der paa dette tidpunkt havde bredt sig til kulbunkers, proviantrum og kedelrum. Branden blev slukket kl 20.30 og kl 21 var skibet fortöjetpaa anvist plads i Kalundborgs hamn ved Svovelsyrefabriken, ss Chr. Russ laa fortöjet andetsteds i havnen og da dette skibs besetning var udmattet , anmodede undertegnede ss Sigyn om at gaapaa siden af havaristen ,holde brandvagt og paase at intet ombord blev fjernet.

Den 9 August: Efter at kaptajn M.Kossow havde hat en samtale med sitt rederi i Hamburg, hvorved det oplystes atden svenske krigsforsikkring havde stillet den önskede garanti for betalning af den ydede assistance, anomdede kaptajnen undertegnede om at afgive en indforstaaelse med at ss Christian Ru arbejde med og ansvar for havaristen var afsluttet. Paa grund af kaptajn Kossows saerlige indstilling togdet noen tid inden der, efter flere konferencer med herrer Theo. Koch i Köbenhavn, blev fundet den form paa indholdet der kunde tilfredstille begge parter. Der blev fra kaptajn Kossows side navnlig lagt vaegt paa at fastslaa ss Sigyns assistance som slaebertjeneste og slukking.Dethar ikke vaeret muligt at faa nogen klar udtalelse om hvem der har engageret ss Christian Russ og under hvilken form dette har sket. - I löbet af dagen afholdtes besigtelse ombord af havnemester Rasmussen og lods Plambeck- Hansen, der anbefalede at der til havaristens viderebringelse til svensk reparasjonshavn krevedes passende bugserbaad samt 1 redningsbaad med invantar til 8 mand, 1 mester, 2 fyrbödere, 5 ..kksfolk inclusive navigatör samt följende udrustning:
2 stykk sidolanterner, 2 st röde lanterner, 2 st ankerlanterner, 8 stykk redningsbaelter, 6 st nödraketter og 6 blaalys. Dessuden petroleum til la..erner og sökort og kompass.Der blev straks iverksat foranstaltninger af ovannaevnte mandskab og materiel.

De omkomne

Samm dags morgen fandt ss Sigyn's besetning under opklaring af eftersögning ombord paa salonens plads i STB side liget af lods Bach fra Helsingör, hvordaa kredslegen, der ogsaa have vaeret til stede den foregaande dag da kaptajnen og skibsdrengen blev fundet, kom til stede. Lodsen blev ligesom de 2 andre döde fört til sygehuset.Det kan kort naevnes at det staerkt forbrendte levninger afkaptajnen blev fundet saaledes at det tyder paa at kaptajnen ligesom lodsen harr vaeret til köjs og er blevet drebt straks ved bombeexplosioenen. Det bemaerkesaat undertegnede har opsamlet 3 bombesplinter der sad i et treskod agtenfpr bakken og udtaget dem i overvaerelse af kaptajn Kreutzer og havnemester Rasmussen, da identificering af bomben muligvis har

VENERSBORG 8.8.41

interesse. Skibsdrengen Victorsson blev fundet foran salonskottet paa dekket mellem 2 lossespill,hvor han formentlig er slynget ved explosionen ned fraa broenhvor han antagelig har gaaet ankervagt. Saavel lods som skibsdreng var svert lemlestet. Den9.8 kl 15 blev de 3 omkomne under aeres bevisninger og i 3 med navne maerkede hviee kister smykket med svenske og danske flag fört fra sygehuset til jernbanestationen under deltagelse af byens civile myndigheder, representanter fra den danske og tyske krigs-marine samt de 3 deltagande rederier,assuradörer og prest, og anbragt i toget det kort efter avgikk. Den 10.8 kl 05 afgikk ss Christian Russ og fortsatte sin afbrutne rejse efter at have aflevereret 2 helt nye manilla-trosseruller, 3 dunke maling samt 3 pissavakvoster,somdet viste sig, at skibet havde faaet ombord fra havaristen ,formentlig for at hindre at det blev ödelagt ved branden. Kl 10 maatte Sigyn afgaa til bjergning men vendte tilbage kl 20 og fortsatte vagten. Oprömmingen ombord (nödvendig for passage) var tilendebragt. Vagten var i ss Sigyns fraver overdraget paalideligt vagtmandskab. Et forsög der straks blev gjort paa at sette politivagt ombord kunde ikke gennemföres da politiet ikke disponerer over dertil fornödent mandskab.

Skaden paa Venersborg

Kommandobro, dekshus med salon,kaptajnsaptering etc, baadedek, BB rednings baad, maskin- og kedelcasing, kabyss, sidehus STB og BB med officersaptering, lamperum og badevaerelse paa agterkant af overbyggning samt 2 proviant rum midtskibs mellem hoveddek og brodek er braendt og ödelagt med alt indhold. Alt stallmateriel samme sted er sterkt beskaedigt af ild og explosion Alt indhold i proviantrum og andre rum er totalt ödelagt.Brodekket er sterkt bulet af varmen fra branden,ligaledes skibssiderne udfor sidehusene. Lugedaeksler paa luge 2 og 3 samt presenningere er naesten helt opbraent. Enkelte brandhuller i de övrige lugetildekninger findes og i forlasten er tanktopgarneringen adskillige steder helt gennembrendt. Hoveddekket er under forkant af overbunkers bulet midtskibs af varmen og en deksbjaelke er böjet. Granatsplinter haar beskadigt ettreskot agtenfor bakken. Skorsten og luftrör er sterk beskadigt. BB anker med 15 favne kede er mistet. STB redningsbaad er borte.Skaden kan löseligt taxeres til ca 200.000 kr

Köbenhavn 11.8.41

O.Lundkvist

Sjövärdighetsbevis utfärdat 12.8 i Kalundborg

Det viste sig ved undersögelsen at alt midtskibs er fortaeret af ilden, saaledes at kun forvredne gennemhullede jerndeler var tilbage. Maskinen er i brugbar stand, ror og skrue i orden, med da all forbindelse med ror og maskine midtskibs er forteret afilden, skal styrningen foregaa faa hand-

VENERSBORG 8.8.41

apparatet agter. Dette er i komplet orden. Ved gentagne pejlinger af skibet viste det sig at 2 pejlrör midtskibs ikke var brugbare. Dykker-undersögelsen af skibet blev derefter foretaget og skibet viste sig at vere taet, og da mandskab inklusive navigatör og maskinmester,som krevet til dek og maskine, er ombord. og da alt reddningamateriel og andre nödvendige genstande er bragt ombord,utsteder vi hermed södyktighedsattest for ss Venersborg, der er ledig til som en laegter at bogseres herfra til rep.havn i Sverige.Damp skal holdes paa skibets maskine ,saaledes at denne i nödstilfaelde kan benyttes til manövrering, og saaledes at ankerspillet til enhver tid er brugbart. BB anker er forlist men reservanker forefindes ombord.

Kalundborg 12.8.41

R.J.Rasmussen J.S.Hansen
Havnefogde Lods

(Venersborg 15.8 inbogserats till Öresundsvarvet,Landskrona)

Ersättningskrav för tyska smörgåsar

Enligt en förteckning, Kalundborg 9.8. u-tecknad av Christian Russ Ie off officer, Harry Kornetzky, fick han, befh M.Kossow, 2e styrman, 2e maskinisten, 2 matroser, 2 eldare ochen lättmatros kläder skadade och förstörda vartill Chr.Russ BB livbåt förlorade rodret. Matros Stüpmann stukade sin högra tumme och fick brännsår på fötterna, lättmatros Schouhöbel fick sina ögon rökskadade och detgick åt 3 Brote, 1 kg Butter och 3 kg corned beef till förplägnad . - Chr.Russ rederi telegraferade 9.8 till rederiet med krav på garanti för bärgarlön och uppgift om Venersborgs värde,som enligt T.o.Koch 13.8 torde uppgå till 450.000 kr i skadat skick. Sveabolaget meddelade 5.12 41 SKN att rederiet enligt överenskommelse utbetalat kr 60.000:- i bärgarlön till Christian Russ rederi Ernst Russ i Hamburg, av vilket belopp SKN skall ersätta 55.000:-

---

Bogseringen

Under bogseringen till Landskrona, som tog 25 timmar plus ca 40 timmars stillaliggande och våntetid för Switzers Sigyn som hyrt en livbåt för 300 från danska ms Brynje och hade styrman O.Wind, maskinpasser J.CJ Jensen och 5 man ombord på Venersborg. Hela Sigyns assistans inkl bogseringen kostade 10500 kr.

Likens hemsändande

2 zinkkistor från H.P.Bruun Ligkistemagasin i Kalundborg kostade inkl transport till järnvägen 220 kr. De var destinerade till Firma Witt & Co i Hälsingborg, Hamntorget 3.Betegnelse af godset i fraktsejdel: "Lig."

VENERSBORG 8.8.41

Försäkringar & effekter

Inga effektlistor finns. Rederiet totalt ersatt 11561:65 till de ombv och SKN 1.8.42 utbetalat 11078:-
Rederiets haveriräkning 30.1.42 slutade på 301.821:94 varav för den 2 månader långa reparationen vid Öresundsvarvet aug-okt 41 kr 221990:-

Dispache Sthlm 25.6.42 , Per Hasselrot, ålagt SKN att betala 261829:45 med avdrag för vad rederiet redan fått utbetalat.

Eget Reparationen

Den 18.10.41 gick Venersborg ut från Landskrona, återställd i sitt ursprungliga skick med helt ny midskeppsöverbyggnad,inredning och utrustning. Första resan gick till Heröya för salpeterlastning till Kalmar. Befh K.M.Karlsson. Den 29.12.44 torpederades hon i Hanöbukten av en rysk ubåt varvid blott en man överlevde av de 20 ombord.

Egna noeringar Planet i glidflykt

2e styrman Westerberg hade just lämnat bryggan för att gå en inspektonsrond på det ankarliggande fartyget, lämnande jungman Victorsson som ankarvakt. Alla andra ombord låg och sov. Planet glidflög med frånslagna motorer in över ångaren och fällde under ksp-eld en sprängbomb och en brandbomb som båda föll på akterkant av brygghuset och sprängde bort hela styrhuset . Jungman Victorsson , träffad av flera kulor i ryggen och svårt massakrerad av explosionen kastades ner på fördäck mellan winscharna framför salongshusskottet. Attacken kom utan minsta förebud . Planet vände och flög ånyo in över Venersborg under ksp-eld innan det försvann i natten som var molnig med tidvis månljus ochmycket blåsig med grov sjö. Ie styrman påträffade den skadade föreståndarskan i chocktillstånd iförd bara nattlinne stående i dörröppningen in till befh salong, blödande från kontusioner , och förde henne till STB båt. Att undsätta befh var onöjligt i den eldstorm som snabbt omvärvde salongs-och brygghuset och spred sig midskepps i blåsten. BB livbåt var bortsprängd. För att inte överlasta STB båt sjösatte 2e styrman och 6 man flotten från lucka 4 med hjälp av en av ångwinscharna sedan smörjare Persson gått ner i maskin och ordnat ångtllförseln. Gnistregnet slog ner i STB fullsatta båt och satte eld på kvinnornas hår ochmännens kläder innan båten kunde fås ut från sidan och ros runt till andra sidan och vidare mot Tärnan, 512 brton, befh Fredriksson, son kl 01.30 undsatte livbåten. De 7 på akterflotten undsattes av en livbåt från ss Christian Russ av Hamburg dit de fördes. Flotten låg hela tiden förtöjd med fånglina vid Venersborgs akterskepp. Om den kommit på drifthade den drivit in på minfarligt vatten och ev. strandat i bränningarna vid Samsö där kanske ingen hade överlevt. Ombord på Venersborg var midskeppet ett dånande bål

VENERSBORG 8.8.41

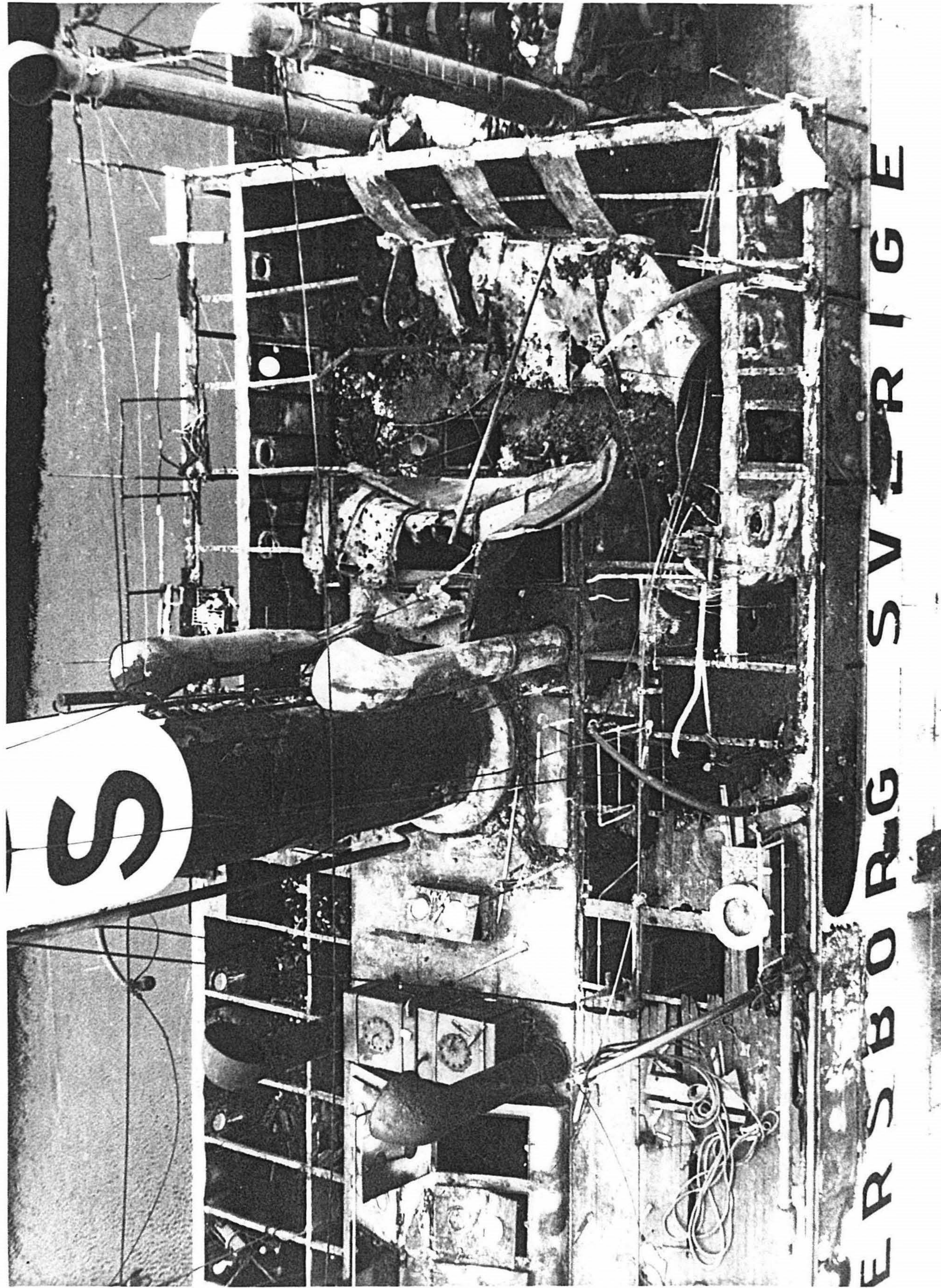
och då fotogentanken och oljefat på däck exploderade slog fladdrande plymer av eld upp i masthöjd. Kapten Björklund på Venersborg hade varit 11 år ombord och 45 år till sjöss. Han skulle vid Venersborgs ankomst till Hässingborg ha gått iland med pension. -

Historik

Lastångare på 1202 brton byggd 1914 vid Trondheims Mek- Verksted av stål L. 68.3 B. 10,6 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm. 1550 dw. 525 ihkr. Venersborg sjösattes den 23.9.14, 3 veckor efter Första väldskrigets utbrott. Hon byggdes för Mems (bildat 1906) Red AB (Konsul Arthur Du Rietz) i Göteborg för aspvirkestraden på Finland och lev 24.11.14. Back,brygga och poop, 4 luckor, mast på backen resp poopen , 4 derrickar midskepps på för- resp. akterkant. Konsul du Rietz var ombud för Jönköpings & Vulcans Tändsticksfaberiker villka importerade sitt aspvirke från St.Petersburg. Denna trafik måste läggas ner hösten 1914. Red AB Mems flotta inköptes våren 1915 av Sveabolaget. Det var förutom Venersborg systerfartyget Oscarsborg (som s åldes till Sv.Lloyd och blev Mansuria.se 10.4.41) ångarna Stegeborg, Wasaborg och Gullborg. Venersborg gjorde på sin provtur 11 knop. Hon gick sedan i Nordsjöfart. I febr 1017 då Tyskland skärpte ubåtskriget blev Venersborg, Wasaborg , Magne och Sif fast i Engelska hamnar, rekvirerades av Engelska staten och återlämnades först i juni 1919. Den 26.8.18 anfölls Venersborgs konvoj av ubåtar i Engelska Kananlen varvid ss Helge av Norrköping (1155 brt B. 1877 på resa London-Brest med cement) sänktes och 13 av de 17 ombv omkom. Även en fransk lastångare torpederades vid samma tillfälle. -

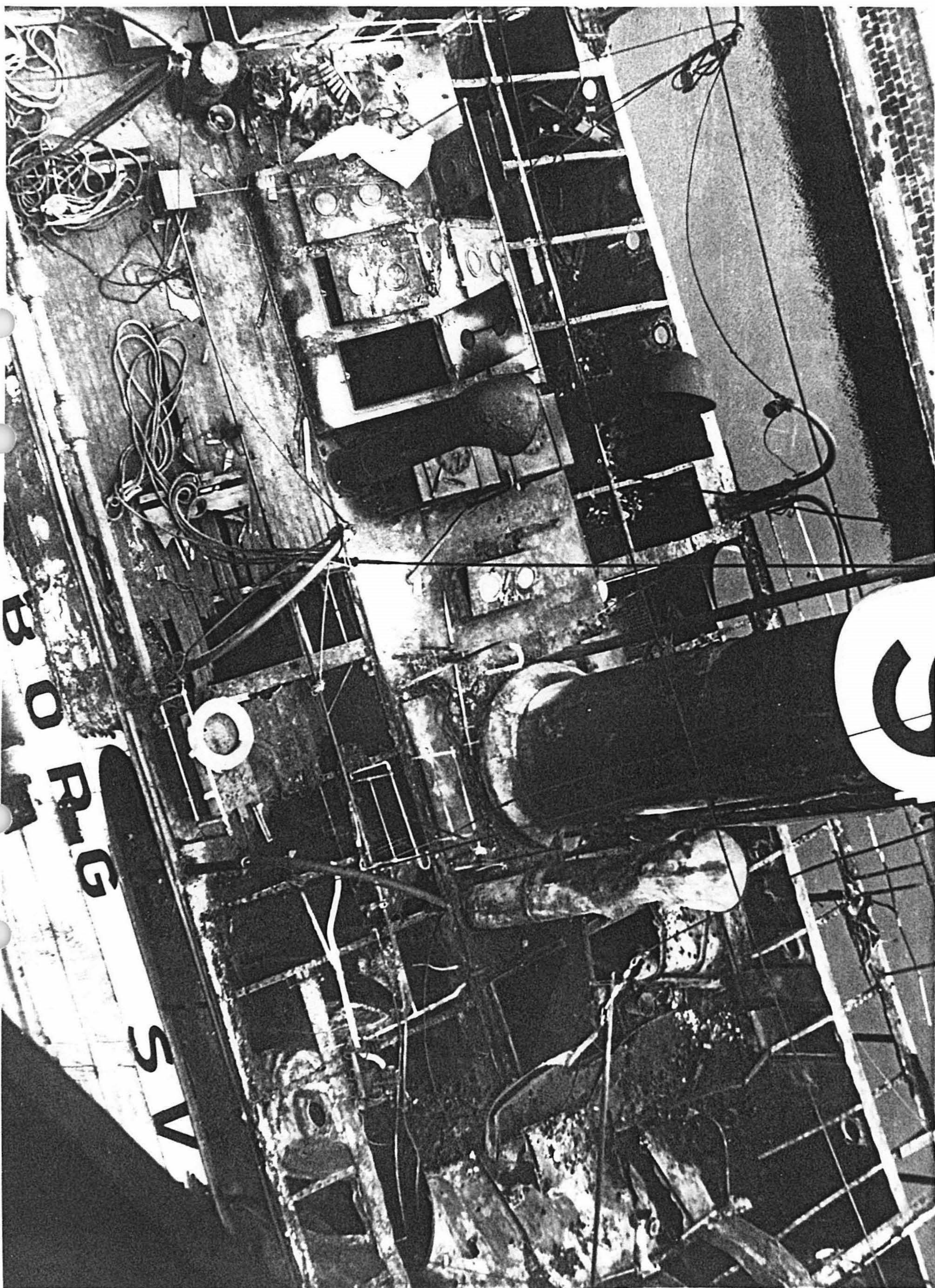
Venersborg sänktes 29.12.44 i Hanöbukten av en okänd (rysk) ubåt varvid endast en av de 20 ombv överlevde.

VENERSBORG 8.8.41



Venersborg i Landskrona 16.8.41

VENERSBORG 8.8.41



LILLIE MATTHIESSEN 26.8.4I

BEGLEITOFFICEREN OCH CHIEFEN LÄTT SKADADE VID FLYGATTACK N. IJMUYDEN

Journalutdrag.

Tis 26.8.4I kl 03.45 avgått Rotterdam destinerad till Svartvik med full last av kol, 20 mans besättning, och med tysk konvojofficer på bryggan. Passerat Hook van Holland kl 06.50 och fortsatt i skonvoj skyddad av 4 förpostbåtar och 2 små minsvepare. Kl I3.40, c:a IO sjömil N.Ijmuiden upptäcktes 9 engelska bombplan på mycket låg höjd om BB flygande rätt emot konvojen. Eskortfartygen öppnat spärreld och även de tyska handelsfratygen i konvojen öppnat eld med sins lv-pjäser. En bomb exploderade något för om lucka 3 endast 3 meter från BB-sidan och 3 exploderade på ett avstånd av 20-30 meter, varvid fartyget skakat våldsamt och överspolats av uppkasten. När planen passerat konvojen vände de och kom in i ett nytt anfall Därvid exxploderade återv flera bomber I5-30 meter från fartyget.Under båda anfallen beströks fartyget med maskingevärseld som huvudsakligen träffade midskepps. Den tyske officeren fick två lindriga splittersår i ena låret och förbands av Ie styrman.Chiefen sträckte vänstra benet då han springande snavade på väg akterut för att söka skydd. 4-5 minuter efter anfallet,då engelsmännen redan var utom synhåll, kom det tyska jaktflyget. Under den fortsatta resan erhöll vi jaktplanseskort till Cuxxhaven. Följande skador konstaterats: 2 skotthål i skorstenen, 8 skotthål i bryggskärmen, ett skotthål i BB lanterna och ett i maskintelegrafen, ett skotthål i talröret till maskinrummet, ett i salongsdörren ett i en kikare på bryggan som totalförstörts, ett kulhål i en Mörnerdräkt, ett kulhål i BB sidan av Ians luckkarm och 3 rubor på bryggan krossade.

Mån I.9 Anlänt till Svartvik IO.40 & förtöjt vid kolkajen.Anmodat av magistraten i Sundsvall utsedda besiktningsmän att besiktiga skadorna.

Tors 4.9 Efter slutlossning & bunkring avgått till Luleå för malmlastning. Vid avgången märkte övermaskinisten att det var vatten i propellerhylsan, vattnet tappades ur och ny olja inpumpades.

Lör 6.9 Cederwallsboxen läck. C:a I5 liter vatten tappats ur hylsan som antagligen skadats vid bombfällningen 26.8. På grund av den häftiga maskingevärselden var det omöjligt att se och bedöms var alla bomber föll, endast att konstatera häftiga skakningar i fartyget vid explosionerna .

Tis 9.9 Avgått Luleå destinerad till Rotterdam med järnmalm. Under resan noterat c:a 2" läckage i BB trimtank nr 2. Hållit läns med pumparna.

Ons I9.9 Anlänt till Rotterdam.

Sön 2I.9 Efter kollastning avgått till Gävle.

Fre 26.9 Anlänt Gävle kl I9.40

Lör 27.9 -tis 30.9 lossat lasten. Kl I230 den 30.9 förhalat till Gävle varvs slip i och för reparation av Cederwallsboxen och tätning av tank 2

LILLIE MATTHIESSEN. 26.8.4I

Fre 3.I0 kl 20.45 arbetena klara .Förhalat till Fredriksskans för lastning.

A.Bölenius S.Lindberg Ombord 3.I0.4I
Ie styrman 2e styrman K.G.Blencke
Befh

Besiktning i Svartvik 2.9.4I

Bryggskärmen av målad segelduk skadad på 6 x I meters längd.
3 styrhyttsrutor genomskjutna.
Stativet till maskintelegrafen genomskjutet & ledningarna skadade.
Talröret genomskjutet strax ovan bryggdäcket.
Skorstenen genomskjuten nära toppen.
En Mörnerdräkt genomskjuten i vänstra stöveln.
BB lanterna genomskjuten i överkant & ställningen rubbad.
BB teakdörr i salongen genomskjuten vid låsskylten.
En Busch dubbelkikare genomskjuten i ena cylindern - ny anskaffas.

Reparation

Eric Y.Nilsson,Sundsvall levererat en ny Busch-kikare 395;-
Bertil Pettersons Glasmästeri,Sundsvall satt in 3 bryggfönster 5I:90
El.Svetsnings & Bogs.AB,Sundsvall rep. talrör, luckkarm,dörrlås 366;-
Gävle Varvs AB på slip diktat naglar i botten,rep Cederwallsboxxen och ett bräckt blyrör i tank 2, dragit propelleraxeln I735;-
Besiktningsmännen Lister och Theoander på kvällen 3.9 inspekterat rum och kolboxar. Inget läckage vid pejling.
SKN 26.I0.42 betalat 3928:36 till rederiet.

SKN krävt att få den skadade kikaren.

Otroliga petitesser.

I samband med utbetalningen 26.I0.42 skrev SKN till rederiet; " Då det förefaller oss som om den gamla prismakikaren, oaktat skadorna, borde ha ett visst värde, emotse vi Edra meddelanden huruvida kikaren försålts eller om den fortfarande befinner sig i Eder ägo."
Rederiet tillskrev befh.xxxxxxxxxxxxDen I8.2.43; återkom SKN med brev ;
" Återkommande i denna angelägenhet få vi härmed fästa Eder uppmärksamhet på att den gamla prismakikaren ännu icke uppsänts till oss.Vi bedja Eder därför tillse att detta sker inom den närmaste tiden. För den händelse befh skulle önska behålla kikaren som siuvenir, torde han lämpligen ge oss ett anbud."
Rederiet översände I9.2.43 kikaren till SKN. På följebrevet står i blyerts noterat i klotterstil; " Kikaren kan lätt repareras för c:a 40 kronor.Ny kikare kostar 450 á 500 kr. Befh vill icke köpa kikaren enligt telegram från redeiriet 24.2.43. Kikaren tillförd Nämndens samlingar/ "

LILLIE MATTHIESSEN 26.8.4I

Den 8.8.43 under avmagnetisering i Brunsbüttelkoog hade Lillie Matthiessen en ombordläggning med ss Koholyt av Königsberg på 844 brt och ss Kjell av Stockholm . I den tråga kanalen törnade de på varnadra sedan Kohlyt fått fel maskinmanöver utförd vid signal från bryggan. Kollisionen fick rättsligte efterspel och Koholyts rederi , Poseidon Schiffahrts AG, ålades våren 1945 att ersätta Lillie Matthiessens rederi med 76447;- kr och Kjells rederi med162.768 kr.



I maj 1945 gjorde Lillie Mattiessen Tysklandsresor för Amerikanska Röda Korset med bl.a som här Volvolastbilar till den Amerikanska zonen.

Data;

Lastångare på 986 brton byggd 1905 (Exx Imperator-33) Tillhörig red AB Westindia (Sven Salén) i Stockholm.

SIRENES 26.8.4I

SPRIDDA KULTRÄFFAR VID RAF-ATTACK MOT ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Tis 26.8.4I kl 05.02 avgått Rotterdam desitinerad till Oxelösund med rums- & däckslast av koks. Kl I4.05 Ymuidens angöringsboj i rv S 50° O distans I,5´logg = 3I,5. Kl I4.30 ett I0-tal engelska bombplan anfallit konvojen, fällt bomber och flygtorpeder i låganfall och beskjutit fartyger med kulsprutor. Den tyska kokslastade ss Stadt Emden ((5I80 brton,byggd I90I, hemort;Hamburg)) träffades midskepps av bomber och blev liggande kvar under stark rökutveckling medan konvojen fortsatte. Eskortfartygen skjutit intensiv spärreld. På Sirenes blev kabysskorstenen genomskjuten på 3 ställen och röret för avloppsånga på akterkant av stora skorster genomsköts på ett ställe.Hålen är c:a 2 cm i diameter. (Ie journal 26.8.41)

Erik Eriksson Sirenes 28.8.4I
Ie styrman E.W.Kyhlberg E. Larsson
2e styrman Befh

Reparation.

Besiktning I7.2.42 vid Götaverken inkluderade även dessa skotthål.
Köksskorstenen riktats & svetsats.
STB ångskorsten losstagen, ett hål i densamma svetsats & skorstenen återfastpackats. Kostnad 450;-
SKN ersatt I9.I0.43.

Se Sirenes I9.3.4I vrakkollision
-"- I8.9.42 grundstötning
-"- 27.I0.43 -"-

SKNEIII 270 Grundkänning 2I.I2.4I

På resa Gävle- Rotterdam med malmlast hade Sirenes 2I.I2.4I grundkänning vid Klostergrund och anlöpte Malmö redd för dykarundersökning. Fått en buckla med en meters diameter i botten, läck i tank I.
Kostat SKN 44.054:35

Egna noteringar Stadt Emden sänkt 1943.

Den i journalutdraget omnämndass Stadt Emden sänktes av RAF i en Rotterdamkonvoj i höjd emd Den Helder den I3.6.43.

IVERNIA 26.8.4I

BOMB TRÄFFAT SKORSTENEN VID RAF-ATTACK MOT KONVOJ NORR OM YMUIDEN

Journalutdrag.

Tis 26.8.4I kl 05 avgått Rotterdam med last av 2250 ton koksgrus destinerad till Trelleborg för order. 80 och signalmatros ombord. Gått in i konvoj vid Hook van Holland.Klar, strömulen luft. Kl I4.20,tysk tid, c;a 00´N. Ijmuyden, anfölls konvojen at ett I0-tal engelska bombplan.Fartyget träffades på ett flertal ställen av maskingevärskulor varvid hål uppstod i fartygssidan över vattenlinjen, i skorstenen, luftrör m.fl ställen. Märke efter en kula observerades helt nära vattenlinjen vidållucka 4 BB varför fartyget lades bi för undersökning,varvid det visade sig att kulan ej trängt igenom bordläggningen. Ett flertal bomber exploderade i vattnet om STB varvid våld samma skakningar förmärktes. Rum och tankar pejlades men allt befanns tätt. I9.30 rundpejlat utan anmärkning. Samtidigt upptäcktes att 3 ventilglas spräckts.

Ons 27.8 Kl 08 pejlat utan anmärkning. Anlänt Brunsbüttel 20.I5.

Holtenau 28.8.4I

Axel Carlsson — Ie stryman

G.Kjär — 2e styrman

C.I.Nygren — Befh

==

Repara tion i Göteborg.

Skadorna reparerats vid Lundby Mek.Verkstad.Göteborg, för 945;-

Innerskorstenen uppriktad och svetsad på två ställen.

Ytterskorstenen Kapad och ett nytt stycke I500x400x6 isvetsats.

Halvrundjärnet kapat & ett nytt stycke isvetsats.

Skorstenens överkant uppriktats och svetsats.

Skorstenslejadran och ett stag repareraarts.

3 hål igensvetsats i BB eldrumsluftrör

I hål igensvetsats i Luftröret till rum 4

Ny rökhatt till kabysskorstenen.

Satget mellan pålmasterna vid lucka 3 reparerats.

Ett ångrör till akterwinscharna svetsats.

Ny fönsterventil midskepps och 2 nya glasrundlzr i salongsskylightet.

Svetsning av 3 kulmärken i BB brädgång & bordläggning.

Svetsning av 2 kulhål i överbyggnaden BB.

SKN ersatt med 350;- 5.I2.4I ." Reparation av skorstenar ersättes som bekant överhuvudtaget icke."

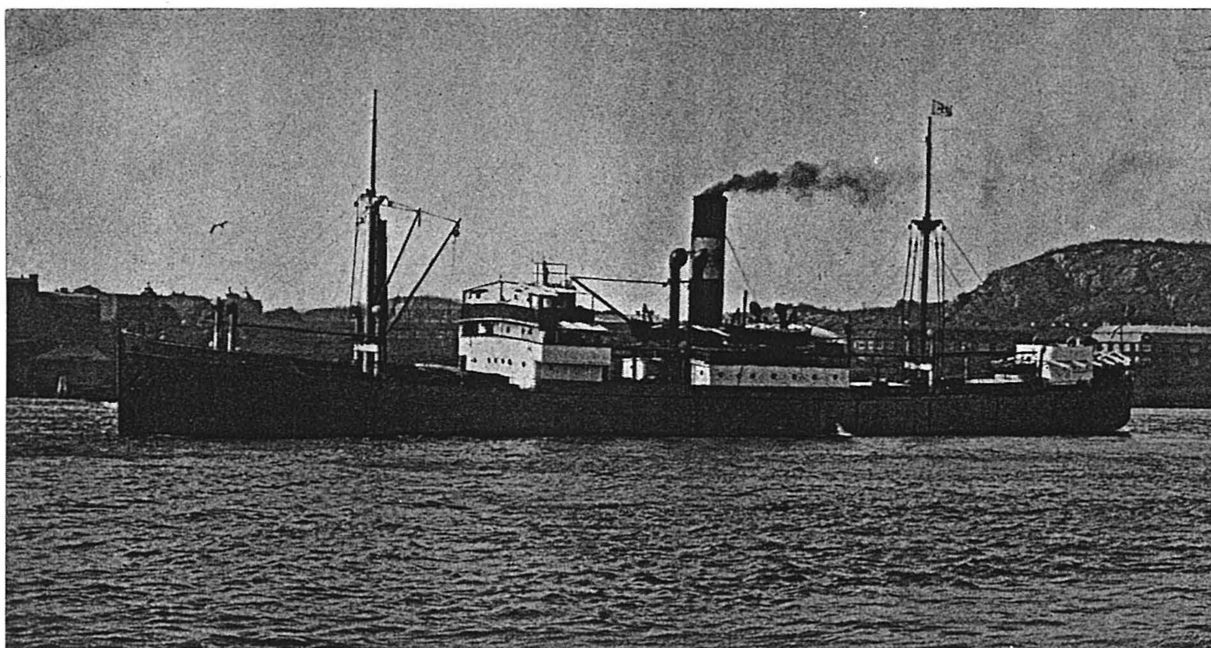
T.Fredh:"Lejdtrafiken." (I979)

Båtsman Erik Segesjö,Lysekil, berättar:

Gick med Lloydaren Ivernia på Holland och Tyskland. Vid ett tillfälle blev Ivernia anfallen ev engelska plan utanför Holland. Kulor borrade hål i

IVERNIA 26.8.4I

livbåtarna. En kula fastnade i en knivlåda i köket.En bomb från ett flygplan föll ner i skorsteen utan att exploderа. Vi levde i ovisshet tills vi kom till Göteborg. Där fick Ivernia ankra upp vid Vinga tills en desarmerare lyckats hitta den odetonerade bomben. ((Detta stämmer med de skador på skorstenen som anges på sid I.)) Det var vanligt att vi hade fripassagerare ombord. Detta skedde många ggr med besättningens goda minne. Vid lastning i Rotterdam smög sig en jude ombord.Han visade fram både pass och adresser till kontakter i Stockholm och han gömdes ombord för att sedan träda fram när vi närmade oss Sverige. Vid ett annat tillfälle höll vi en holländare gömd i kättingboxen där det var nära att han upptäckts då Ivernia låg vid kontrollstationen i Holtenau utanför Kiel. De 5 tyska vakterna hade just satt ifrån sig sina gevär och gått för att dricka kaffe. Vi bankade i däck när vi kommit ut på fritt vatten och holländaren kröp fram och fick stekt ägg och kaffe,saker han inte sett på åratal.



Data

Lastångare på I530 brton byggd I92I vid Oscarshamns varv av stål. 9 knop. L. 84 B.I2 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (R.Bökman) i Gäteborg. Gick i Tysklandsfarten I940-44 utan krigshaverier frånsett 26.8.4I och en lätt kollision I6.I.42 på resa Rotterdam-Malmö med 2I68 ton koks då hon i konvoj,befh A.B.Bengtsson, kl 20, då konvojen beordrades stoppa genom signal från ledarfartyget, blev påtörnad akterifrån av ss Kerkena av Hamburg.Ivernia kom till Malmö 20.I Reparation kostat I370 kr. Den 6.8 44 bombskadad.

Se Ivernia 6.8.44.

GUNLÖG I.9.4I 50% krig.

GRUNDSTÖTT I NEUTRALITETSLEDEN - SÄNKT PÅ FÖRSTA RESAN EFTER REPARATION.

Rapport.

Fre 29.8.4I avgått Rotterdam destineradmtill Stockholm. Rumslast I65I ton kol. Djupg F I5'8" A I6'II" 20 ombv.
Mån I.9 kl 06.I5 grundstött på västra sidan av Nedjans grund. God sikt, ingen sjö. Befh vakt. Utkik på ~~brygganx~~ backen. Pricken måste ha stått mera ostvart än vad som framgår av sjökortet, eller möjligen har avståndet till pricken felbedömts. Sista ortsbestämning för grundstötningen: 06.I2 Nedjans prick i ONO, avstånd c:a 400 ms, därifrån styrt 300-400 meter med Stendhuvud Udde tätt om BBB då fartyget fick grundkänning med 8 knop. Svårt läck, måste sättas på grund. Kompassdeviation 2° W. Sjökort: Sjökarteverkets nr 35.

Journalutdrag.

Fre 29.8 04.43 tysk tid avgått Rotterdam. 06.40 lämnat lotsen vid Hook ban Holland och fortsatt i konvoj.
Lör 30.8 I5.I0 fått Elbelots. Gått genom Kielkanalen med lots ombord.
Sön 3I.8 04.50 avgått Holtenau, lämnat lotsen 06.40 vid Kiels fyrskepp och fortsatt efter tyska marinens kursanvisningar.
Mån I.9 04.25 passerat Sandhammaren i bäring magn.N 54 W, distans 3 minuter logg = 62. kurs magn N 34° 0. Kl 05.05 passerat Skillinge, dist. 2 minuter = 05.30 passerat tremilsgränsens enballong tätt om BB, ändrat kurs till magn N II° 0. 05.50 Nedjans boj förut, 2 streck om BB, distans 2 minuter. Ändrat kurs till Magn N 56° W. för att gå innanför - W om - grundet och fortsatt på denna kurs till kl 06.00 då kurs ändrades till NWtN eller med Stenshuvud tätt om STB. Kl 06.I2 passerades Nedjans prick c:a 400 meter om STB. 06.I5 grundkänning med 8 knop, av allt att döma på västkanten av Nedjans grund. Svårt läck i rum I och 2, vattnet strömmade in. För att hindra fartyget sjunka sattes hon på grund 200 meter syd Vårhallen ,c:a I'N Simrishamn, på sandbotten. - Kl I5 anlände Neptun, förtöjde vid BB-sidan och inledde bärgningsrabetet.

Karlshamn 7.9.4I
Johan Ungh
Befh

((Gunlög 5.9 assisteratd av Neptunbolaget in till Karlshamn efter det dykare provisoriskt tätat bottenskador med träkilar. Ej läck ovanför tanktaket. Hålls läms med egna pumpar och installerad bärgningspump.))

Sjöförklaring i Sövesborg I5.9.4I kl IO

Sakkunniga: Fartysinspektör B.Indebetou & Ombudsman W.Möller.
Civilassurerad för 600.000;- i Heimdall - krigskasko SKN.
Jur.kand Lars Waldenström för SKN
Kapten John Olsson för rederiet.

GUNLÖG I.9.4I

I) Varför navigerades så nära Nedjans grund då såbä pricken som bojen å gruddet voro synliga i så god tid före grundkänningen och sikten var så god att antagligen även prickarna utanför Simrishamn kunde observeras?

Befh Ungh; Förutom kort nr 35 använts kort 33 utvisande tillfällig farled innanför territorialgränsen. Alla tider i rapport & journal tysk sommartid , en timme tidigare än svensk tid. Kund ej ange varför han och Ie styrman vid kursangivelserna stundom begagnat streck och stundom grader. Ie styrman tog I.9 vakten kl 04 men o5.50 kom befh upp på bryggan. Rordman var matros Svensson. Utkik på backen matros Ljunggren. Befh hade endast sett Nedjans prick och boj och minns inte om han sett även den å ena sjökortet markerade kvastpricken som på grund av kriget varit utsatt NO grundet. Han hade inte observerat några prickar utanför Simrishamn. Om inte kriget varit skulle han inte ha gått innanför Nedjan. Den 2I eller 22.7.4I hade Gunlög och 25 andra fartyg i komvoj gått norrut längs skånska ostkusten och konvojledaren hade då givit order om att gå W Nedjan på grund av minfälten mellan Simrishamn och Bornholm.

Rederiets kapten Olsson: anfört att Ungh var en av bolagets bästa befälhavare. Den I3.9 hade kapt Olsson p.g av haveriet besökt Lotsstyrelsen och talat med byråchef Edman om förhållandena vid Nedjan. Edman hade då berättat att det var länge sedan djupet mätts vid Nedjan och stt siffrorna därstädes inte var särskilt tillförlitliga. Olsson ombetts inkomma med en officiell skrivelse i ärendet till Kungl.Lotsstyrelsen. Dir Emznuel Högberg i rederiet hade senare samma dag å rederiets vägnar tillskrivit Lotsstyrelsen som följer;

Til Kungl Lotsstyelsen Stockholm I3.9.4I
Stockholm.

Mån I.9 vid 6-tiden på morgonen hade vår ss Gunlög grundkänning på - av allt att döma - västra kanten av Nedjans grund utanför Simrishamn Ångaren kom söderifrån och befh beslöt före passerandet av grundet att gå innanför detsamma. Den syd om grundet stående pricken passerades på ett xxxxxxxxxxxxxx beräknat avstånd av 400 meter med kurs Stens huvud tätt om STB. Så gott som omedelbart därefter hade fartyget grundkänning och blev läck och måste sättas på grund N Simrishamn för att ej sjunka. Befh är övertygad om att han inte felbedömt avståndet till pricken. Envar, som är förtrogen med sjön, vet dessutom att avståndet till föremål på sjön städse bedömes kortare än vad det verkligen är. Man är därför berättigad utgå från att grundstötningen inte skulle ha ägt rum om grundet varit utprickat för sjöfart i nord-sydgående riktning med en prick väster och en öster om grundet. Då så gott som all sjöfart til och från Östersjön och Bottenhavet under nuvarande

GUNLÖG I.9.4I

krigsförhållanden, bl.a på grund av det närliggande minbältet, är hänvisad till att gå förbi Nedjan, där vid passage kan tagas anteingen väster eller öster om grundet och då Stenshuvuds fyr är avskärmad för gång under mörker med sin ena vita vinkel väster om Nedjan, hava vi med anledning av vad som nu passerat velat fästa Kungl. Lotsstyrelsens uppmärksamhet på önskvärdheten av att en prick utsättes väster om grundet för undvikande av grundstötningar under dager. Stockholm som ovan

Emanuel Högberg

Stockholms Red AB Svea

Ie styrman Svensson: Tagit vakten kl 04 I.9.

Kl 05.30 fått se en lysboj - vit bx var I0de sekund - förut om BB och då ändrat kurs från N 34 O till N II O. Kl 05.50 hade befh kommit upp på bryggan och då givit order om kursändring xxxxmagm som då skett. (Magn N 56 W) Först någon gång mellan 05.50 och 06 fick Ie styrman syn på Nedjans prick med 2 kvastar och den NO om grundet utsatta "Neutralitetspricken", en enkvastprick. Båda prickarna synts tydligt i den goda sikten. Troligt att Nedjans prick av storm eller strömsättning drivit ostvart. Ie styrman många ggr sedan I939 gått passagen innanför Nedjans grund och även vägen utanför.

Matros Olsson: Till rors. På grund av att bryggan inbyggts med splitterskydd av betong mot flyganfall hade han blott kunnat se förut. Ingen känndom om kurserna. Vackert väder, god sikt. Fått grundkänning 06.I5

Matros Ljunggren: Utkik på backen. I0 minuter före grundkänningen sett en boj och en kvastprick förut om STB. Pricken troligen endast haft en kvast. Ingen varit berusad ombord.

===

KK memorial I6.I0.4I

Vid rundandet av dubbelkvastpricken Syd Nedjans grund passerades denna så nära att fartyget ett par minuter senare erhöll bottenkänning på grundets västsida. Befh uppger att fartyget framförts med pricken om STB vid passerandet och att avständet till pricken beräknats - gissats? - till 400 meter. Han anser därför att orsaken till bottenkänningen varit den att pricken antingen varit placerad ostligare än vad sjökortet synes utvisa, eller också stt grundklacken sträcker sig betydligt längre västvart. Lotsverket har beaktat spörsmålet och låtit utsätta en rödmålad prick med nedåtvänd kvast i lat N 55 34,35´ Long O I4 22,90´(UFS nr 40 I926/I94I) Denna försiktighetsåtgärd företogs trots det att vederbörande Lotskapten vid verkställd undersökning icke kunde konstatera vare sig att deubbelkvasten varit felplacerad eller att grundet skulle ha större utsträckning i W riktning. Det synes mig därför icke vara något tvivel underkastat att befh vid tillfället gått för nära utgrundningens västra sida och att d stansen till pricken endast varit approximativ . Med hänsyr

GUNLÖG I.9.4I

till att utprickningen av grundet i det här fallet synes hava varit mindre tillfredställande och förhållandena i övrigt varit sådana att de kunnat motivera befh beslut att gå emellan grundet och Skånska Kusten, får jag vördsamt hemställa att ärendet icke må föranleda annan åtgärd från KK sida än att befh genom sitt rederi erhåller en allvarlig erinran om att iakttaga större försiktighet vid bestämmande av avstånd till sjömärken, såväl fasta som flytande.

Ex officio
Bo Bersgtröm

Sjöåklagaren tillställt befh J.Ungh ett ex av memorialet.
I övrigt ingen åtgärd. Då kapten Ungh fick memorialet låg hans fartyg på havets botten, sänkt i en Rotterdamkonvoj 27.I0.4I.

LASTEN. SKNEVII 325

65I,45 ton Westfaliska "Gasnusskohlen" för Carl Folke & Co AB, Sthlm.
Assurerad i Veritas för 60I50 kr.
SKN i gemensamt haveri 4.5.43 betalat 5790:I3 till Carl Folke AB.

Crew List KK 66

Befh Johan Ungh, Stensövägen 62, Kalmar, f-99 (I8.7.4I) II år i rederiet
Tidigare Befh Alexander Thorell dog av hjärtslag I4.7.4I i Holtenau, 2 dygn efter flygattack mot fartyget)
Ie styrman Hugo Svensson , Karlshamn, f-79 (7 år ombord, tidvis som befh)
2e styrman Karl Birger Forss, Stockholm
Ie maskinist Per Otto Ferdinand Henriksson, Stockholm, f- 00
2e maskinist Han Wilhelm Johansson, Göteborg
Stuert Gunnar Fredrik Pettersson, Stockholm
Kock Per Magnus Sjö, S:t Olof
Städerska Astrid Ingegärd Enebring, Stockholm
Matros Allan Sigvard J.Johansson, VALLENBERGA
Matros Karl Gösta Olsson, Ronneby, f- I8
Matros Peter Salomon Ljunggren, Malmö, f - 96 (2 mån ombord)
Lättmatros Alf Olof Gunnar Utbult, Rörö
Jungman Knut Henry Forsling, Gävle
Donkeyman Gösta Bernhard Wendel, Göteborg
Eldare Hjalmar Reinhold Forsberg, Gtbg
Eldare Victor Edgar Stark, Gtbg
Eldare Anton Jansson, Gtbg
Lämpare Linar Vitmar Larsson, Gtbg
Smörjare Arthur Julius Rylander, Stockholm

Dykarattest 6.9.4I SKNEIII 2I0

Kriet är böjt åt STB på 4´längd.
STB sida: En 8´lång buckla , 2´´djup i köl-& A-stråket

Forts

GUNLÖG I.9.4I

BB-sidan: Rätt under backens akterkant börjar i A-stråket en buckla 3´ bred som fortsätter akteröver och övergår i B-C-D-stråken. Bucklan har ett hål , I6´långt med en största öppning av I7´. Bucklan fortsätter till mitt emellan båtdävertarna och i bucklan finns ett antal öppna växlar och nitar.(Nagelhål)
Slingerkölen är borsliten på 50´längd och kvarvarande delen uppåtböjd.
Inga skador på roder,skädda & propeller.

ss Poseidon i Karlshamn 6.9.4I
Frans Reslow B.Kjellin
Dykare.

Sjövärdighetsbevis

Utställts i Karlshamn den 8.9 att efter utlossning gå med moderat fart och assisterad av Poseidon till Sölvesborgs varv för torrsättning utan att behäva vidtaga ytterligare tätningsåtgärder.

Värderingsintrument.

I0.9.4I i Sölvesborg värderades Gunlög i docka i havererat skick till 350.000 kr. Skadorna värderats till I54.000 kr vartill kommer tidigare haveriskador för 40.000 kr.

Reparation i Sölvesborg.

Gunlög dockades vid Sölvesborgs varv 7.9.4I, utdockades II.I0 och förhalades till utrustningskajen. Alla reparationer inkl bottenmålning klära lördag I8.I0 . Reparationen kostat I70.555 kr . Medräknas utförda arbeten omfattande tidigare skador kostade varvssejouren 2II.200 kr. Den 27.I0 sänktes Gunlög på nedresa till Rotterdam.
Rederiets sluträkning I5.I2.4I slutade på I79044:29
Neptunbolaget fick 23.I2. från Heimdall I05.000 kr i bärgarlön.
SKN betalade 4.5.43 i gemensamt haveri enligt dispache 85.I29:28 samt ytterligare 3696;78 den I8.5.43 (Dispache Per Hasselrot 30.3.43)

SKNEII Disp. BÄRGNINGSÅNGAREN POSEIDONS JOURNAL.

Mån I.9.4I Poseidon var denna dag stationerad i Trelleborg och avgick 07.30 till strandingsplatsen efter meddelande från Neptunbolaget 06.45 att Gunlög strandat utanför Simrishamn. Kl I3.30 tillkallades lots utanför Simrishamn och I3.40 ankrades Poseidon i närheten av Gunlög varefter u-tecknad for ombord och undertecknade bärgningskontraktet. Färrummet vattenfyllt till samma höjd som utsidan. Ångaren, som flytande legat F I5´A I7´låg nu F 20´A I6´8½ samt stävade W½N med obetydlig slagsida. Efter lodning förhalades Poseidon långsides Gunlög och en Eurekapump med kapacitet 250 ton/timmen ombordsattes. Pumpen placerades vid förluckan och sedan ett hål gjorts i kollisionsskottet så att vattnet rann in i förpiken från det vattenfyllda förrummet länsades från piken med 4 st 5" sugslangar. Dykare gått ner kl I5.Gunlög vilade

GUNLÖG I.9.4I

på sandbotten från förstäven till en punkt under förmasten. Dykaren konstaterat en c:a I6´lång och upp till I7´´ vid öppning i botten på fartyget och i akteränden på sprcikan satt en större sten fastkilade. För att komma åt skadan spolade dykaren undan sanden så att en grop uppstod under arbetsplatsen i vilken han kunde röra sig. Dykaren börjat plugga hålet med träkilar. Dykarna sattes att arbeta i skift så att en kunde vila när den andra arbetade. Svag vind under dagen. Pumpen till förpiken hållits igång fastän inget resultat kunde förväntas förrän dykarna tätat sprickan i botten.

Tis 2.9 Tätningen av bottenskadorna pågår dag och natt med avbrott endast för att spola bort sand som rinner ner i gropen under arbetsplatsen. Spolningen visat sig alltmindre effektiv, varför kl 04.40 en vanlig 5-tumssugslang kopplad till ett tryckluftsaggregat o försedd med ett särskilt muddringsmunstycke, sänktes ner i gropen under Gunlögs förskepp varefter luftkompressorn startades. Med den förlängda slangen fördes sand och vstten långt bort från arbetsplatsen så att ingen risk förelåg att sanden skulle strömma tillbaka till gropen. Muddringen fortsattes till kl 08.I5 verefter dykarna tätat till kl I7. Kl I7-I9,30 åter muddring liksom kl 20-2I. Svag SW vind.

Ons 3.9 u natten avslutade dykarna den s.k grovkilningen och fortsatte med mindre kilar ,även kring den fastsittande stenen, och med bastmattor och talg. Då det visade sig att bärgningspumpen inte kunde sänka vattennivån i förrummet på långt när så mycket som beräknats, började dykarna kl II på nytt muddra under fartyget och fann ytterligare läckor längre akteröver. Dessa skador tätats med kilar och talg. Tätningen fortsatt hela dagen o natten. Måttlig NW vind.

Tors 4.9 tätning hela natten. Kl 06.45 hade vattennivån i BB förliga rännsten sänkts till 7´4´´. Kl 08.35 var vattennivån 6´. På morgonen klargjordes Poseidon för ett flottagningsförsök. Kl I0.30 drogs Gunlög flott och ankrades på djupt vatten. Bogserkabeln intogs varefter Poseidon förtöjdes långsides Gunlög. Dykaren, som hela tiden suttit klädd i båten, sändes ner att se över tätningrana. Djupg F 20´A I5´. 3° BB slagsida. 7´vatten i BB förliga rännsten, 6´om STB. När tätningsrabetet avslutats I5.30 avgick fartygen med moderat fart mot Karlshamn varvid 4 man från Poseidon skötte pumpen på Gunlög. Kl I6 pejlat 4´7´´om BB i förrummet och 5´om STB. Öppningen i kollisionsskottet till förrummet vidgades men trots att pumpen gick för fullt fortsatte vattnet att stiga i förrummet och till sist ansågs det nödvändigt att sätta fartyget på land för att det inte skulle sjunka på djupt vatten. Kl I7.30 landsattes Gunlög strax N.Vitemölla varefter Poseidon förankrades i närheten. Då dykarna och besättningen var uttröttade efter de senaste dygnens ihärdiga

GUNLÖG I,9.4I

arbete avbröts allt arbete för ngr timmars vila . Moderat NW vind. Gynnsamma väderleksutsikter.

Fre 5.9 Poseidon förhalat med en tross till sidan av den på nytt strand satta ångaren. =6.45 började en dykare muddra bort sand under förskeppet. Kl IO fann dykaren orsaken till det ökade läckaget.En del kilar runt stenen som rubbats.Kilningen reparerats och talgningen bättrats på. Gunlög åter relativt tät och vattennivån i förrummet , som stigit till I2, började snabbt sänkas. Kl II drogs Gunlög loss och båda fartygen fortsatte mot Karlshamn. Fartyget var dock betydligt läck,varför tankar och rännstenar stod under ständig kontroll. Bärgningspumpen i oavbrutet arbete med sina 4 slangar. Anlänt t Karlshamn I9.20 o fortsatt oumpa vid kaj hela natten. 4´5´´ i BB rännsten.

Lör 6.9 I karlshamn. Börjat bygga dykarställning kl 06.Dykarna fram till kl I2 tätat en spricka under Lucka I och tank 2 med talg.Vakter vid pump och silar hela dygnet.

Sön 7.9 Vakter vid pupm och silar hela dygnet.

Mån 8.9 Sedan en del av förrumslasten lossats skiftat ner 2 alsngar i varsin rännsten. Pump o silvakter hela dygent.

Tis 9.9 Börjat arbetet kl 07. Skiftat slangar från förpiken till förrummets rännstenar.Dykarna nere och ser över skadorna, Tagit ombord dykarbåt och ställning kl I2. Inget synligt läckage ovanför tanktaket i förrummet. Sedan fartygets last utlossats och tillstånd erhållits att under konvoj av Poseidon avgå till Sölvesborgs varv lämnade fartygen kl I5.I5 Karlshamn.Gått med sakta fart. 4 man på Gunlög till pumparna. Anlänt till varvet kl I8.IO där Gunlög omedelbart torrsattes. Länsning med bärgningspumpen pågått till kl 22.

Ons IO.9 Återtagit bärgningsmateriel från Gunlög.

Tors II.9 07.45 Poseidon avgått från Sölvesborg mot Trelleborg och anlänt dit kl I7.30.

oooooooooooooooooooooooooooooo

Som synes av ovanstående råkade Gunlög genom bottenkänningen vid Nedjan i ett synnerligen farligt läge.Förskeppet hade erhållit betydande skador och som ångaren delvis vilade på dessa, måste tätningarna utföras genom kilning, ett arbete, som med hänsyn till öppningarnas längd och bredd, torde få anses som rekord. Bärgningen, som gynnades av lämpligt väder, utfördes därför på ett insiktsfullt sätt, och dess lyckliga resultat torde därjämte ha berott på det ihärdiga och energiska sätt på vilket Poseidons befäl, dykare och besättning utfärde sitt ansvarsfulla värv.

Ombord på ss Poseidon 20.9.4I

Elis R.Lundgren

Befh.

GUNLÖG I.9.4I

Fotnot

Nedjens grund var utprickat med en dubbelkvastprick på SO-sidan för infart till Simrishamn, men inte med tanke på de ändrade kurserna innanför grundet på grund av minfaran.

Historik.

Lastångare på I424 brton byggd I9I7 vid J.& A van der Schuyt i Papendrecht av STÅL. L 72 B II,2 Tillhörig red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. 2I00 dw, 590 ihkr. 9 knop på last. Samma typ som Aslög. Isförsärkt skrov, 4 luckor, 4 st 3,5 tons ångvinschar, bunkers 3I4 ton, dubbelbotten för 430 ton WB, levererad i juli I9I7, men kvarhölls p.g av kriget i Holland och fick först den I9.I.I9 avgå från Ymuiden till Oscarshamn med kollast. Sedan sysselsatt i Nord- & Östersjöfart. I okt I920 bogserade Gunlög in en haverist till Malmö redd, skonaren Oskar av Libau som påträffats utan master och bogspröt flytande på trälasten mellan Stevns och Skanör. - Natten till den 4.I2.39 räddade Gunlög 6 överlevande från torpederade ss Rudolf av Göteborg . Gunlög var då på resa till Newcastle. -Den I2.7.38 grundstött vid Fläskö i farleden Norrköping-Askö men tog sig flott för egen maskin läck i akterrummet och gick till Sthlm . - Natten till 3I.8.40 på resa Oxelösund-Hamburg med järnmalm blev Gunlög i Kielkanalen akterifrån påränd av ss. Drossel av Bremen kort efter det flyglarm givits och alla ljus släckts iland och ombord. Engelska bombplan flög över kanalen men inga bomber fälldes. Gunlög fick ett hål i akterspegeln. -

Gunlögs befälhavare begått självmord.

22.II.40 då Gunlög på resan Hälsingborg-Lübeck i barlast låg på Barsebäcks redd sköt sig befh Johan Bernt Andersson, Stockholm, 53 år , med ett mausergevär. Han orkade inte med krigssjöfartens ständiga oro och ovisshet. -Han hade fört Gunlög sedan I934, var född 22.2.87 i Fågelsången,Norrtälje. Han sköt sig kl 06.30 sittande på britsen i navigationshytten med pipan uppstöttad i hjärttrakten. " Jag vill inte leva längre. Hälsa min fru," mumlade han till Ie styrman då denne kom inrusande och knäböjde intill honom. Gunlög avgick genast till Malmö där polis kom ombord. Kapten Andersson fördes hem till Norrtälje med tåg och begravdes där.

Befh dog i hjärtattack efter flyganfall.

I4.7.4I kl 06 i Holtenau avled befh Alexander Rudolf Thorell,Ulriksdal, 48 år, som övertagit befälet den 9.6 s.å. Han fick en hjärtattack som följd av en flygattack som Gunlögs konvoj utsatts för I2.7. (Se Gunlög I4.7.4I). Gunlög avgick I8.I0.4I från Sölvesborg till Oxelösund för malmlastning och sänktes av RAF den 27.I0 på nerresan till Rotterdam.

HEMLIG

GARM 11.9.41

GARM OCH SCANIA SÄNKTES I KONVOJ SC42 - ATTACKERAD AV ~~11~~ UBÅTAR.

Rapport

Avgick lör 30.8.41 från Sydney,C.B. - Kings Lynn. U.K. Rumslast 375 stds trävaror. Däckslast 127 stds till 3,7 ms höjd F, 1,8 ms höjd akterdäck. Surrade med kättingar och skruvar. Djupg F. 14'6''- A. 18'0. 20 ombv 438 tom wb. Fortsatt i konvoj.
Torpederad tors 11.9. kl 02.15 GMT N.62 58'- W 38 08' Vind NW 2, mörkt,mulet god sikt. obetydlig dyning. Ie styrmans vakt. Torpeden träffade sannolikt BB låring. Akterskeppet uppfläkt, roder och propeller bortslitna, fick genas svår BB slagsida, vatten rusade in i maskin - och eldrum, delar av däckslasten slungades upp på bryggan och båtdäck samt i sjön. Akterdäcket sjönk nästan genast under vatten. 13 man satt ut de 2 livbåtarna. 7 man saknades Båtarna låg vid sidan av vraket så länge omständigheterna tilläto, men ina fler kunde upptäckas i mörkret och inga svar erhölls på upprepdae tillrop. Efter c:a ½-timme upptogs båtbesättn. av norska ss Bestum oom låg och väntade. Bestum gick runt vraket varvid ett ljus upptäcktes på vattnet och en båt sattes i sjön varvid en man, matros Godin, bärgades. Området genomsöktes men inga fler kunde upptäckas. De 14 överlevande landsattes sön 14.9 av Bestum i Reykjavik.

Sjöförklaring på beskickningen i Reykjavik 18.9.41 kl 14

Garms och Scanias sjöförhör hölls samtidigt och Scanias Befh Assar Bernhard Assarson och Ie styrman Nils Arthur Nyberg var sakkunniga vid Garms förhör.
Generalkonsul Adolf Lagerfeldt.

Befh Andersson: Kl 02.15 GMT 11.9 våldsam explosion akterifrån på BB-sidan började regna vatten, plank och andra föremål nerpå bryggan där jag o Ie styrman hade vakten. Förstod att vi blivit torpederade. Flrea fartyg i konvojen torpederats det senaste dygnet. Jag sprang omedelbart ner från bryggan men kunde ej komma fram den rätta vägen ty denna var blockerad av plank som fallit ner där. Jag hoppade istället över bryggskärmen ner på förliga däckslasten.Då jag kom ner där tillsade jag Ie styrman att gå tillbaka till bryggan och slå stopp till maskinen. Sedan beordrade jag utsättning av båda livbåtarna, vilket också utfördes, och 8 man gick i STB båt och jag själv och 4 man i BB båt.Sedan min båt kommit klar från sidan stannade vi i den c:a en halvtimme. Vi rodde sakta runt fartygets akter och ropade dess namn flera gånger för att var sko ev. ombord. Intet hördes emellertid från Garm. När vi passerade aktern såg jag att propeller och roder slitits bort jämte en del av aktern. Efter 30 minuter togs vi upp av Bestum. På min begäraa gick Bestum

omkring vraket och siktade därvid och tog i en livbåt ypp kanadensaren Godin som vid explosionen befunnit sig på fördäck och hoppat i sjön däri från. Bestums befh ansåg sig inte kunna kvarligga i det farliga området utan fortsatte sin resa. Vi landsattes 14.9 i Reykjavik. Angående de sex saknade vill jag meddeka att de lagt sig på akterflotten,troligen för att de ansåg denna plats som den säkraste i händelse av torpedering. Jag såg senare bitar av denna flotte flyta omkring i vattnet varför jag med säkerhet tror att den jämte de 6 daknade sönderspängts vid torpederingen. - Alldenstund Germs samtliga skeppshandlingar gick förlorade har jag i den till generalkonsulatet inlämnade förteckningen över besättningen lämnat all de upplysningar om de omkomnas personalier som jag eller min överlevande besättning kunnat erinrassig. Jag tror emellertid att en fullständig förteckning över besättningen med detaljerade uppgifter om densamma innefat nde även de omkomn, finnes förvarad i Immigrationskontoret i Sidney, Cape Breton, Canada. - Vi fick ej bevittna att Garm sjönk men håller det för troligast. Då torpederingar fortfarande pågick på olycksplatsens närhet skulle det varit alltför stor riskför Bestum att kvarligga tills dager inträtt.

Ie styrman Jäderberg: Sedan kl 21 den 10.9 hade eskortfartygen fäll sjunkbomber mot observerade ubåtar. Jag och befh var på bryggan. Omedelbart efter explosionen kom en massa föremål nerregnande på bryggan. Vi hukade oss ner och undgick att bli träffade. När det värsta var över gick vi ner till undre bryggan och tog oss därifrån ut på däckslasten. När vi såg att Garm sjönk ganska långsamt sa jag till befh att vi skulle försöka få båten i sjön.Befh sade till mig att gå upp på kommandobryggan och stoppa maskinen,vilken tillsägelse jag efterkom. Därefter gick jag ner på båtdäck och firade STB båt varefter jag hoppade ut på ena taljan,firade mig ner på denna och kastade loss båten från taljorna. Därefter ropade jag upp mot däck för att tillkalla dem som tilldelats denna båt. 8 man, mig själv inräknat, kom i STB båt.Sedan låg vi långs sidan och ropade utan att få svar. Därefter satte vi ut från fartygssidan och sökte i vattnet efter några fler som kunde räddas men funno ingen. Sedan drev vi akteröver och fick se BB båt komma från BB-sidan. Vi frågade hur många man de hade ombord där och vid gemensam kontrollräkning fann vi att 13 personer hade räddats i de 2 båtarna. Sedanbeslöt vi oss för att söka ta oss fram till ett fartyg som stoppat och låg och väntade på oss i mörkret något föröver. Inom kort var vi omborddpå Bestum. Vi tog med oss ombord på Bestum filtar oa nödvändigt från båtarna som sedan fick driva iväg. Garm var ännu inom synhåll men intet hördes eller märktes därifrån. Jag hade hört att några av besättningen lagt sig på akterflotten för att vara i säkerhet vid torpedering. Efter torpederingen

GARM 11.9.41

hörde jag att dessa voro just de saknade, och jag anser, efter att ha sett explosionsskadan och stället där torpeden tog, att ingen möjlighet finnes att de kunnat överleva på den säkra plats de valt.

Chiefen Lindahl: Jag var i min hytt på akterkant midskepps. Jag rusade ut ur hytten till maskinrumsdörren efter att först ha tagit på mig skorna och livbältet och såg ner i maskin. Alla lampor hade slocknat och ånga väste ur sprungna rör. I detsamma kom vakthavande 2e maskinisten Olle Andersson upp omedelbart följd av eldare Gustaf Andersson. Jag och eldaren gick till vår båt om BB, 2e maskinisten till STB båt. Hela tiden vi var i livbåten ropade vi för att vasko dem som ännu möjligen var kvar ombord på Garm men fick inget svar. När vi fick kontakt med STB båt fick vi klart för oss att 7 saknades. Jag förstod då att de förolyckats vid explosionen. Jag erinrade mig nämligen att Steeg och Pedersen tidigare vistats på akterflotten och att lämpare Ryan uppehållit sig på akterdäck några timmar före explosionen. De saknade omkom troligen vid akterflotten , undantaget matros Godvin som senare bärgades av Bestum. Han hade hoppat överbord från fördäck.

2e maskinist Andersson: Vakthavande i maskin. Ljuset slocknade, maskinen rusade enär propellern slitits bort och vatten forsade in genom tunneln så jag vadade till knäna i vatten innan jag kom upp. Innan jag gick upp stängde jag spjället så att maskinen stannade. Hörde ingen signal från bryggan. Sedan jag kommit upp på däck satt på mig livbältet och gått till min båt.

Lättmatros Jönsson: Till rors vid explosionen. Cementskyddet för styrhytten rasade ihop, dock utan att skada mig. Begav mig till min båt. Cirka 10 minuter före explosionen , innan jag tog rorstörn, var jag akteröver och såg att flera, men jag vet inte vilka eller hur många, låg och sov på akterflotten. De måste ha dödats omedelbart vid explosionen.

Matros Kerkovius: Svar på frågan 1) vad iakttog ni vid tillfället?
Jag såg inte mycket. Jag hörde explosionen och det kom divrese träbitar och annat flygande över bryggan. Fråga 2) Vad vet ni om de saknade? " Eftersom jag kommit överens med schweizaren Busing att jag efter min vakt själv skulle gåtill akterflotten och lägga mig där, så vet jag, att utom Busing troligen följande befann sig där,nämligen: kocken Karlström, dansken Pedersen, itländaren Ryan och holländaren Steeg. Torpeden exploderade antagligen rätt under flotten. Jag såg att 2e styrman Sjöstrand lagt sin madrass i färgskåpet på vilket akterflotten var placerad, och jag tror att han hade för avsikt att lägga sig där. Kapten och jag ropade upprepade gånger från livbåten mot akterdäck men intet liv eller svar förmärktes.

GARM 11.9.41

Brev från generalkonsulatet, Reykjavik till UD 26.9.41

(Se kopia på Scania)

Meddelat att 14 överlevande från Garm den 13.9. landsatts i Reykjavik. "Samtliga manliga överlevande omhändertogos av härvarande Brittiska militärmyndigheter och inkvarterades genom dessas försorg. Den kvinnliga medlemmen av besättningen omhändertogs och inkvarterades genom härvarande olönade svenske vicekonuslns försorg. De 14 överlevandes vistelse i Reykjavik har ägt rum utan utgifter för Statsverket. Samtliga överlevande från Garm överfördes av brittsika militärmyndigheterna den 22.9 från Reykjavik till Brittisk hamn (Glasgow) dit de enligt idag ingånget meddelande lyckligt anlänt.

Adolf Lagerfeldt

Chiefen Lindahl död i sviter i Glasgow 6.10.41

Garms chief, Karl Victor Amadeus Lindahl, avled i Glasgow mån 6.10.41 i sviter av de strapatser han utsatts för vid Garms torpedering 11.9 Diagnos: coronary thrombosis syncope. Consequent upon immersion following the torpedoing of his ship due to war operations. Intygat av dr T.M.Ormiston, L.R.C.P & C.- Dödsfallet redovisas på en skär blankett "anmälan om olycksfall i arbetet" ,utskriven 14.1 42 av Sveabolaget och insänt till sjöfartssociala avd. på KK. Under 7/ Olycksfallets förlopp, står: "Den konvoj, i vilken Garm gick ifrågavarande resa Canada-England, utsattes för anfall av ett flertal ubåtar oavbrutet under 2 dygn, varvid f.ö. ett 20-tal fartyg torpederades, och under denna tid hade besättningen ingen möjlighet till vila, utan frivakterna tillbringades på den för vind och våg utsatta bryggan, tills Garm sluligen på morgonen den 11.9 träffades av en torped akterut, varvid hela akterskeppet fullständigt förintades liksom de 6 personer som uppehöllo sig där. De övermänskliga påfrestningar s. Lindahl i samband härmed och vid bärgningen ombord på ett annat fartyg samt införandet till Islan, utsattes för, hava enligt företedda läkarintyg varit den direkta orsaken till Lindahls dödden 6.10.41"

UD HP80c 3515

Ch.telegram London till UD 15.9.41 kl.15.30

1609 enligt amiralitetet har garm och scania förolyckats efter torpedering stop 14 överlevande däribland en kvinna från garm samt 24 d.v.s scanias hela besättning landsatts island= Swedish minister

Telegram Reykjavik till UD 14.9.41 kl 16.40

46 svea steamer garm sunk 14 saved landed here following swedes master adolf waldemar andersson born 2.8.91 domiciled enskede chief officer Gustaf

GARM 11.9.41

bertil jaederberg born 6.11.09 at hudiksvall chief engineer karl victor lindahl born 12.2.80 of oscarshamn second engineer olle allan andersson born 14.4.05 steward erik gustav levin ,born 4.4.03 of gothenburg waitress ~~ebba kerstin~~ ebba kerstin lindgren,born 5.6.12 of stockholm ordinary seaman ynge vaerner joensson, 13.5.21 of hellevi, greaser oscar ferdinand lindblad, 3.4.10 of fjaellsjoe, fireman emil gustaf anderssön 19.5.95 of stockholm furthermore 5 foreigners stop following presumably lost swedes second officer helmer sjoestrand of vallby cook nils torsten karlstroem of gaevle and 4 foreigners = Swedish Legation

---

KK (H) vol 26 Crew List (H) Om crew list se sid 2

Befh Adolf Waldemar Andersson,Sandborgsvägen 22, Enskede,2.8.91 Gryt
Sedan 20.12.39. Till sjöss vid 12 års ålder. Kapten -27

Ie styrman Gustaf Bertil Jäderberg, Bankgränd I, Hudiksvall, 6.11.09 i Folkärna (22.12.39) Till sjöss vid 15. sjökaptensbrev -39
Hade sin familj i Glasgow u.kriget

~~2e styrman Karl Victor Amadeus Lin~~

† 2e styrman Helmer Sjöstrand, Vallby, Kristianstad län, troligen 38 år
Ystads sjömanshus

Chief Carl Victor Amadeus Lindahl, Munkgatan 3,Oscarshamn, 12.2.80 Hässleby
Ombord sedan 10.5 22. Död 6.10.41 i Glasgow se sid 4.

2e maskinist Olle Allan Andersson, Repslagargatan 13, Landskrona,14.4.05
(4.3.40) Landskrona

Stuert Erik Gustav Levin, Göteborg, 4.4.03 Jönköping.

† Kock Nils Torsten Karlström.Gävle, gift i Belfast, 14.6.18 Gävle sjömanshus
FR 21

Uppasserska Ebba Kerstin Lindgren, Stockholm, 5.6.12 i Gustaf Adolfs församl

Matros Yngve Albin Verner Jönsson, Hellvi,Gotland, 13.5.21 Hellvi (6.7.41)
L-pool

† Matros Paul Büsing, troligen född 1914 i Basel,Schweiz. Gift i Lissabon.

† Matros Tor H.Steeg, troligen född 1917 i Kampen,Holland

Matros Torben Pedersen,troligen född 1922 i Aerösköping,Ärö,Danmark

Matros Bernds Leo Kerkovius, 23.2.55 i Petrograd, bosatt i Riga,M.Jauniela 12
mönstrat i Halifax 13.8.41. till sjöss sedan 17 års ålder.

Matros Charles Edvard Godin, Quebec,Canada, 8.12.21 i Quebec

† Lämpare John Ryan, troligen född 1906 i Londonderry, gift i Gourock,Scotland

Smörjare Oscar Ferdinand Lindblad, Fjällsjö, 3.4.10 Fjällsjö -gift i Liverpool

Smörjare Wilhelm Albert Christensen, Köpenhamn, 8.8.06 i Höjby

Eldare Emil Gustaf Andersson, Stockholm, 19.5.95 Sthlm

Eldare Jerzi Olezewski, Warschawa, 3.9.13 Warschawa

Eldare Manuel Capillo Lopez, Sevilla, 8.10.89 Sevilla,

SKN EVII 212

SKN 1.11.41 utbetalat till rederiet 400.000:- plus en revers på 200.000:- som löstes 14.11.41

Garm 11.9.41

(En mager mapp med avräkningar)

Chiefens änka Signe Lindahl ,Oscarshamn, fått 1217:50 i Sthlm 31.10.41
Befh fått ut 1763:- i Sthlm 31.10.41 plus 970 för instrument
2e styrmans änka,Anna Sjöstrand, Vallby, utkvitterat 787:50 den 26.10.41
2e maskinisten fått 787:50 i Stockholm 27.10.41
Matros Kerkovius fått 26 pund 11 sh. på Generalkonsulatet ,London 27.3.42
Smörjare Christensen fått 28 pund på vicekonsulatet i Glasgow 20.10.41
Sista effektutbetalningen gjordes 10.7.50 (790:-)
SKN utbetalade totalt 10957:62 för effekter.

SKNEIII 267 Garms öden och äventyr april-juni 1940

Befh W.Andersson. Efter lossning i Hull avgick Garm till Antwerpen och anlände dit den3.4.40 . Den 6.4 hade Garm lastat 1109 ton järn och styckegods till Stockholm/Malmö och avgick då till Rotterdam för lastkomplettering. Den 9.4. var 400 ton styckegods inlastat i Rotterdam,men på grund av det tyska anfallet på Danmark och Norge låg Garm kvar i väntan på order. Den 23.4 kom order attlossa den i Rotterdam intagna lasten . Då detta gjorts avgått mot Antwerpen för utlossning men prejats utanför Vlissingen av 2 ~~tyska jagare~~ franska jagare som satte prismanskap ombord och beordrade in Garm till Dunkerques redd där hon ankrade 26.4 Fartygets papper togs iland för kontroll och all förbindelse med land förbjöds. Den 4.5 fick Garms befh order från Franska amiralitetet att omedelbart avgå till Le Havre. Den 5.5 ankrat på Le Havres redd. Legat där till den 10.5 då tyskarna föll in i Holland/Belgien och vidare in i Frankrike. Beordrats till Cherbourg och ankrat där på em 10.5 Den 16.5 beordrats till Bordeaux för lossning av kvarvarande last. Kom 19.5 till Le Verdon,ankrat på redden. Den 26.5 beordrats in till kaj i Bordeaux där lossning genast igångsattes. Den 5.6 var all last utlossade Varken konossement eller märkrullor återlämnades till fartyget. De hade blivit kvar i beslag i Dunkerque. Den 5.6 övergcik Garm i Engelsk tidbefraktning. SKN ersatt rederiets uppehållskostnader med 11664:08 den 31.10.44 efter dispache.

SKN EVII 89 Tyskarna tog ovanstående last

Garms i Bordeaux lossade last magasinerades vid Bassin nr 2 och togs där i beslag av tyskarna sedan de ockuperat staden.Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux meddelade hamnkaptenen att alla varor i dennahamn beslagtagits. Garms last utgjordes av skinn, hudar, järnbalkar, textilier mm Vissa partier frigavs i okt. 41 efter segslitna förhandlingar i Prisenhof i Hamburg men ingen transport kunde ordnas av desa varor till Sverige .

GARM 11.9.41

SÄNKT AV U-432,Heintz Otto Schultze

Jürgen Rowehr anger Garm som torpederad 11.9.41 i plankvadrat AD 6644 Lat N 63 02′- W 37 51′, klockslag är mycket osäkert. Länge angav R. U-237 som sannolik baneman för Garm, denna ubåt sänktes själv den natten. Men det är mer troligt att det var U-432,Kapitänleutnant Heintz Otto Schultze Se Scania 11.9.41 för uppgifter om konvoj SC42.

Månen lyste tidvis fram mellan molmmassorna och det var då ubåtarna passade på . Konvojen var tätt uppe under Grönländska kusten. Vid explosionen sprängdes BB låring bort med roder och propeller, lampskåpet där 2e styrman lagt sig på en madrass och flotten där 5 man lagt sig att sova på frivakten. Sedan flera dygn var det omöjligt för någon ombord att sova, befh hade i stort sett oavbrutet i 2 dygn stått på bryggan. Det är en situation i vilken det nästan kommer som en befrielse att det äntligen smäller och man blir medvetan om att ha överlevt smällen Alla ombord bar livbälten och var fullt påklädda. Befh, Ie styrman och rorsman på bryggan intog instinktivt skyddsställning under regnet av plankor från däckslasten och hopstörtande betongplattor runt styrhytten. Via undre bryggan tog de sig sedan ner på däckslasten eftersom vägen till båtarna var blockerad av virke. Nere i maskin kom en enorm tryckvåg genom propellertunneln,varvid fotogenlamporna sveptes bort ur sina hållare och det blev kolmörkt.Efter tryckvågen kom vattnet forsande akterifrån. 2e maskinisten slog mekaniskt i mörkret retorten i botten för att strypa ångpådraget och stoppa den vilt rusande maskinen,men stora ratten hann han aldrig stänga. Av en tillfällighet var eldaren Gustaf Emil Andersson inne i maskin och 2e maskinisten skrek:" Nu har det smällt! Det är bara att ta sig upp härifrån!" Vattnet stod då redan upp till fotknölarna. De flesta stegpinnarna i den undre av de 3 lejdarna upp till däck visade sig vara bortslitna och lejdarna deformerade och halt lösslitna, men de båda männen lyckades sega sig uppåt, krypa och klänga tills de nått däck. Då 2e maskinisten började klättra gick vattnet honom till knäna. Det var ett tyst och febrilt arbete i mörkret på båtdäck att hinna få båtarna i sjön. Garm hade 15 graders slagsida och verkade hållas uppe av lasten, men däckslast som kastas överbord flöt runt om fartyget och belamrad däcken. Mot givna order hade Bestum stoppat i närheten och låg stand by. Något eskortfartyg sågs inte till. Det tog en timme att få ombord de 14 överlevande på Bestum. Många var totalt utmattade,bland dem chiefen, 61 år, som varit 19 år ombord, ända sedan 1922. Många ansåg att torpeden varit avsedd för en stor engelsk ångare som gått snett akter om Garm i den andra kolonnen, hade den varit ämnad för Garm skulle den gått in i maskin, menade de. Livbåtarna fick driva iväg och Bestum satte ensam kurs på Reykjavik. Nervspänningen under de följande 3 dygnen var inte mindre

GARM 11.9.41

ombord på Bestum än den varit på Garm. När som helst kunde det smälla igen, och Bestum med sina 2215 brton B-19 (Einersens rederi,Oslo) hade inga spatsiösa utrymmen att ställa till förfogande för 14 skeppsbrutna. Dessutom skulle livbåtarna inte räcka till , om de nu fanns kvar efter en torpedexplosion midskepps. Söndag 14.9 kom Bestum lyckligt in till Reykjavik, där konsuln tog hand om den kvinnliga uppasserskan och de övriga inkvarterades i militärbaracker av de engelska ockupationsmyndigheterna. Den 22.9 gick samtliga ombord i trupptransportfartyget Bergensfjord med 2500 man ombord som den 26.9 kom till Glasgow. Även Scanias 23 man reste med Bergensfjord. -Den 7.10 dog Chiefen i Glasgow av hjärtförlamning i sviter av de utstånda psykiska och fysiska strapatserna. Att komma iland i England vid den här tiden betydde mörkläggning, flyglarm och bombraider.- Ie styrman Jäderberg övertog efter en tid befälet på Sveabolagets Magne, som gick i Engelsk kustfart fram till den 14.3.45 även hon blev offer för en torped. Jäderberg var då sedan lång tid befh på andra fartyg utanför spärren. I maj 45 låg han i St.Christopher, Västindien, som befh på Rådmansö. - Bestum, Befh Bardon Christophersen, överlevde kriget, men blev den 22.11.41 under bogsering mot Harwich efter grundstötning anfallen av ett tyskt plan som fick in en fullträff i rum nr 2. Bestum, med kollast, sjönk på grunt vatten (20') och blev efter en ve ka inbärgad till Harwich för reparation.

HISTORIK

Laståangare på 1366 brton byggd 1912 vid Campbeltown Shipbuilding Co i Campbeltown av stål. L. 69,1 B. 11 Tillhörig Stockholms Ångf.AB Svea (O.Högberg) i Stockholm för vars räkning hon byggts. Welldäckad, med back, 4 luckor, 2 master. 2145 dw. 555 ihkr. Garm inköptes under byggnad 2 månader före sjösättningen. Hon gick till dec 1916 på linjen Stockholm-Malmö-Antwerpen och på franska hamnar, men blev i januari 1917, då tyskarna skärpte ubåtsblockaden, fast i Cherbourg och tvångsrekvirerades av franska staten, liksom Vidar,Tor och Ludvig Peyron. Först i juni 1919 då Versaillestraktaten undertecknades återfick Sveabolaget förfoganderätten över fartygen, liksom över fartyg som rekvirerats av Engelska och Amerikanska staten. - 1916 räddade Garm i Nordsjön besättningen på torpederade norska ss Falkefjell. 1921 räddade hon besättningen på m s Evelyn av Arendal i storm på Östersjön. Den 25.11.28 på resa Mo-Antwerpen med trälast fick Garm roderskada i storm utanför Texel, Norderney,och därpå lastförskjutning, men lyckades ankra och sände ut SOS.Högsjöbogseraren Ocean tog in henne till Terschelling för omstuvning av däckslasten. Under fortsatt bogsering mot Amsterdam grundstötte Garm och fick inga skador. Rep. rodret i Amsterdam. - 4.2.37 grundstötte Garm på resa Karlshamn -London med styckegods i tjocka ½' SSW Abbekås fyr och blev läck

GARM 11.9.41

i alla bottentankar.Flottogs av Diana 5.2 och dockades vid Öresundsvarvet i Landskrona den 6.2. - På kvällen den 10.9.39 befann sig Garm i Kogrunds rännan vid Trelleborg då man från bryggan såg en tysk torpedbåt bli min-sprängd på andra sidan minfältet, 10′SW Trelleborg. Den sjönk genast. En trålare i närheten satte ut en livbåt och tog upp överlevade varefter den satte kurs mot tysk hamn. Hur många som omkom är inte känt,men det torde ha varit minst 10 av de 30 ombv. - Den21.12 40 räddade Garm 12 över-levande från ss Mangen av Karlstad som torpederats i konvoj OG47. Garm stoppade trots förbud och utsatte sig för stor fara (Se Mangen 21.12.40) Kapten Andersson fick senare guldmedaljen " För Mod och Rådighet till sjöss under farofylld tid." - Se sid 6 för Garms öden och äventyr 1940. Den 5.6.40 övergick Garm i tidsbefraktning för Ministry of Shipping en-ligt det Svensk-Engelska avtalet.

Det skulle dröja 20 år innan Sveabolaget fick ett fartyg med namnet Garm. 21.6.61 sjösattes vid Hälsingborgs varv ett motorfartyg på 1592 brton specialkonstruerat för apperslaster, som fick namnet Garm och levererades den 10.10.61.

HEMLIG

SCANIA 11.9.41

SCANIA & GARM SÄNKTES I KONVOJ SC42 -ATTACKERAD AV 11 UBÅTAR.

Rapport

Avgick Halifax Str. 24.8.41 via Sydney,C.B för konvoj till U.K. Rumslast av 595 stds trävaror. På däck till 4 meters höjd för, 4½ meters höjd akter 260 stds trävaror surrade med wires och skruvar. Djupg F 17'10"- A.18'4'' 23 ombv. 536 ton wb.

Tors 11.9 kl 06.15 GMT i konvoj lat N 62 45'- W 37 15'. WSW vind, molnigt, syning, god sikt. Ie styrmans vakt men även befh och 3e styrman på bryggan. Torpederade vid lucka 2 BB som troligen helt upprevs. Vid den våldsamma explosionen kastades delar av fördäckslasten tillsammans med vattenmassorna över förskepp och brygga. Vakth. maskinist genast stoppat maskinen. Maskin- och eldrum vattenfylldes nästan omedelbart. Börjat sjunka med stark BB slag sida. Alla 23 ombv i BB livbåt som låg kvar i närheten tills dager inträtt, då de återvände ombord och sjösatte BB båt som visade sig avra oskadad. Besättn. fördelat sig lika på de 2 båtarna.Strax därpå infann sig ett eskor fartyg som tog upp dem och landsatte dem i Reykjavik.

Sjöförklaring vid beskickningen i Reykjavik 18.9.41 kl 14

Garms sjöförhör hölls vid samma tillfälle och som sakkunniga närvoro Garms befh Adolf Waldemar Andersson och Ie styrman Gustav Bertil Jäderberg. Scanias skepps -o ch maskindagbok gått förlorad. Sjömansrullan räddats, liksom nat.certifikat och mätbrev.

Befh Assarson: Ons 10.9 anföll ubåtar konvojen för första gången och åtskilliga fartyg sänktes under natten. Torpederingarna fortsatte så gott som oavbrutet till den 11.9 kl 06.15 då en torped träffade Scania föröver BB. Plank och bräder kastades över fördäck och brygga. Livbåts-signal givits i ångvisslan. Hade då redan kraftig BB slagsida och då det bedömdes som förr riskabelt att sjösätta BB båt gick alla i STB båt. Då alla kommit i den stannade befh kvar ombord, gick in i karthytten och räddade så många skeppspapper han kunde finna. Gick sedan över i livbåten. Vid kontrollräkning befanns besättn. fulltalig. Då det var förmörkt att se om BB livbåt krossats, något som befh förmodade, beslöts stanna längs sidan tills dager inträtt. Då jag såg att fartyget flöt på lasten och tydligen skulle komma att flyta ännu någon tid och slagsidan ej förvärrades gick jag åter ombord, förstörde alla hemliga handlingar och undersökte BB båt som befanns vara i gott skick. Då dager inträtt beordrade jag tillräckligt manskap ombord för att sjösätta BB båt. Efter sjösättningen förhalades den runt aktern till STB sida som låg i lä och besättn. fördelade sig. Kort därpå kom ett eskortfartyg och tog

SCANIA 11.9.41

upp oss. Då konvojen var utom synhåll måste eskortfartyget omedelbart fortsätta sin resa och satte högsta fart för att återfärena sig med konvojen.

Ie styrman Nyberg: Jag stod vid förliga kompassen och justerade kursen vid explosionen, miste fotfästet men höll mig i kompassen. Däckslast och vattenmassor kom över bryggan. När vattenmassorna runnit undan och krängningen upphört,ämnade jag springa till BB båt, men fann båtdäcket upptivet i min väg. Jag fick ta mig upp till båtdäck från STB-sidan. När jag kom fram till BB båt hängde den snett och tycktes i mörkret vara skadad vartill BB-sidan låg i lovart, varför vi inte ville riskera BB båt sjögången och mörkret. Alla samlades vid STB båt som sjösattes utan missöden. Då slagsidan inte ökade gick befh ombord igen och hade en del dokument med sig då han återkom.Så snart befh kommit i båten kastade vi oss och rodde bort på lämpligt avstånd i väntan på order. Medan vi höll på att fördela oss på de 2 båtarna kom ett eskortfartyg upp längs sidan på oss, stoppade och uppmanade oss att så fort som möjligt komma ombord. Det avgick sedan omedelbart. Det sista jag såg av Scania hade hon sjunkit ungefär tilldäcket och slagsidan hade minskat, men med tanke på höststormarna är det troligt att hon sjönk efter några dagar.

3e styrman Arntsen: Vrar på väg ner från bryggan för att varsko den man som skulle avlösa vid rodret. Vattnet spolade över bryggan innan jag hann ner och jag spolades av vattenmassorna ner på midskeppsdäck. När det runnit undan begav jag mig till STB båt där de andra samlats.

Chiefen Pedersen: Väckt av explosionen. Gick ner i maskin och stoppade maskinen men fick hsstigt rusa upp på däck då vatten forsade in från eldrummet.

Sjöförklaring och alla detaljer saknas på SKN EIII vol 212

HEMLIG

Skrivelse till UD från Beskickn. i Reykjavik 26.9.41

Inkom KK 7.1.42

Tel.45B 14.9.41
48b 21,9.41

Till Hans Excellens,Herr Ministern för Utrikes Ärendena

Åberopande ovan anförda telegarm får jag vördsamt meddela, att hela besättn. från det W om Grönland den 11 innevarande månad torpederade Sv ss Scania ilandsattes här vid god hälsa den 13.9 - Besättn. omhändertogs vid landsättningen av Brittiska militärmyndigheterna och inkvarterades genom deras försorg och utan kostnad för Statsverket. -De 22 innevarande månad förpassades ss Scanias besättn. genom Brittiska militärmyndigheterna från Reykjabik till Brittisk hamn, dit den enligt idag ingången u-rättelse anlänt. Avskrift av en av befh hit inlämnad förtecknign över besättn närslutes. Adolf Lagerfeldt.

SCANIA 11.9.41 HEMLIG

CREW LIST

Befh Assar Bernhard Assarson,Karl Johansgatan 15,Limhamn,16.10.00 St.Ibb Ven
Sedan 15.4.36 Till sjöss vid 15 års ålder. Sjökaptensbrev 23.3.33
Mönstrat i Malmö 31.8.39

Ie styrman Nils Arthur Nyberg, Skräddaregatan 8, Limhamn, 11.11.06 Limhamn
Med ett kort avbrott varit ombord sedan 15.4.36

2e styrman Peeter Illus, Estland, 22.2.91 i Viljendimaa,Estland (30.9.39 Limhamn)

3e styrman Sivert Angel Arntsen, Nötteröy, Tönsberg, 1.5.05 Bodö,Norge
Mönstrat i Swansea 12.7.41

Chief Aage Pedersen, Övre Hornbeck, Randers, 18.8.17 i Krestorup, Danmark
Mönstrat 27.11.40 i Workington

2e maskinist William Moss, Malta, 27.7.96 på Malta -mönstrat 27.5.41 Lisbon

3e maskinist Francisco Gonzalez Diaz, Almeria, 18.8.97 Almeria, Spanien
Mönstrat 27.10.40 i Almeria

Telegrafist Fredric Henderson Thelfall, Manchester, 26.7.08 Manchester
Mönstrat 2.5.41 i Swansea

Steward Erik Einar Johansson, Hälsingborg, 13.2.04 Lane Ryr,Bohuslän
(T. [illegible]) Mönstrat 13.2.40 i Hälsingborg

Kock Antonio Portavales Frias, Lissabon, 5.5.79 Pontovedra,Spanien.
Mönstrat 22.4.41 i Swansea

Mässuppassare Andreé Lichtfield Hayward, Belford, 3.11.20 Belford,England
Mönstrat 26.12.40 i Barry Dock

Matros Alfredo Andrette,Lissabon, 9.6.02 Lissabon -mönstrat i Swansea 2.5.41

Matros Edmundo de Sousa, Oporto, 6.12.96 Oporto,Portugal, (8.3.41 Oporto)

Lättmatros Mandel Martins, Lissabon, 4.1.77 Lissabon (22.4.41 Swansea)

Jungman Robert Hugh Naylor, Kendal, 24.5.22 Kendal, England (3.7.41 Workington)

Jungman Arthur Ashford George Hawkins, London, 10.12.07 London(=-" -)

Jungman John William Brown, Workington, 21.8.23 Workington (5.7 41 -"-)

Smörjare Jacob Törv, Pärnumaal, 14.10.12 Pärnumaal, Estland (19.2-41 i Lissabon)

Eldare Filippe Santiago Ferreira,Rio de Janeiro, 1.5.98 Amazonas (-"-)

Eldare José Antonio ,Lissabon, 11.2.95 Lissabon (30.5.41 Lissabon)

Eldare Edvard Rannala, Tallinn, 24.2.13 Tallinn,Estland (12.7.41 Swansea)

Eldare Armando dos Santos Balaco, Lissabon, 24.4.15 Ilhavo, Portugal
Mönstrat 30.5.41 i Lissabon

Lämpare Antonio Pais, Lissabon, 12.301 Lissabon (22.4.41 Swansea)

7

SKN EIII vol 212 En nästan tom mapp

Rederiet skrev 22.12 41 till SKN att alla från Scania avmönstrades 26.9 i Reykjavik och att sedan dess endast befh och Ie styrmaa hemkommit "De övriga lär ha fått anställning på annat håll." (se [illegible])
Besättningen sändes till England (Glasgow) med [illegible] 22.9 Bergensfjord från Reykjabvik och Minsitry of War Transport avkrävde i dec. 44 rederiets agenter i West

SCANIA 11.9.41

Hartlepool 353 pund för kostnader. SKN vägrade 30.12.44 att betala detta. "Faller inte under krigsförsäkr.polisen. Möjligen kan UD i viss mån ersätta av statsmedel, befh och Ie styrmans hemresa från England till Sverige och möjligen även de 40 pund det kostat att föra befh och Ie styrman från Reykjavik till Glasgow.
Inga effektförteckningar finns. Red fått 14349:- från SKN 29.12 41

SKN EIII 212 SKN 6.10.41 betalat 450.000:- till rederiet för totalförlust samt en revers på 210.000:- (Löst 1.9.46)

UD HP80c 3515

Telegram Reykjavik till UD 14.9.41 kl 16.40

45 Arild steamer sunk all crew saved landed here following swedes master Assar Bernhard Assarson chief officer nils arthur nyberg steward erik nar johansson furthermore 20 foreign crew = Swedish legation

Ch.telegram London till UD 15.9.41 kl 15.30

1609 enligt amiralitetet har garm och scania förolyckats efter torpedering 14 överlevande daeribland en kvinna fran garm samt 24 det vill säga Scanias hela besaettning landsatta island= Swedish minister

---

T.Fredh " Utanför spärren" (Lysekil 81)

Sedan Scania sänkts flöt fartyget några timmar på trälasten innan hon gick till botten. De överlevande från Scania och Garm togs till Island och blev inkvarterade i en amerikansk militärcamp. De kom till England med Bergensfjord.

Rohwer m,fl

KONVOJ SC 42

Scania sänkt av U-82 ,Siegfried Rollmann

Scania torpederades kl 09.05 den 11.9 på N. 63 14′- W 37 12′av U-82, Siegfried Rollmann, men flöt på trälasten. Vrket sänktes med 2 fangschüsse kl 13.31 den 11.9 av U-202, Karl Heinz Linder.
Scania och Garm ingick i konvojen (Sydney- UK) som från kl 02.30 den 10.9 attackerades av 11 ubåtar. Fram till kl 23.11 den 16.9 sänktes 18 fartyg . Av ubåtarna sänktes U-237 vars sista offer blev Garm.
Anfallen inleddes kl 02.30 den 10.9 100 miles NO Cape Farewell på Grönalnd. Då torpederades ss Muneric på 5229 brton B-19 med järnmalmslast och tog med sig alla 63 ombv i djupet. Omedelbart därpå träffades ammunitionslastade ss Empire Springbuck på 5591 brton B. -18 som försvann i ett gigantiskt sprängmoln med hela besättningen 42 man. - Kl 03.03 den 11.9 såg befh på U-81,Guggenberger, eldsken efter att ha skjutit av 2 torpeder, och efter en trdje torped såg han sprängmoln och eldsken. Kl04.06 fick U-432 in

SCANIA 11.9.41

in en fullträff aoch såg ett sprängmoln i masttoppshöjd. Kl 04.42 fick U-652 in en träff på ångtankern Tahchee på 6508 brton (engelsk) som dock senare släpades in till Reykjavik av 2 korvetter. -04.53 träffades ss Baron Pentland på 3410 brton med last av 1512 stds trävaror som bröts itu och sjönk. Besättningen 41 i båtarna, 2 lost. Kl 07.08 sänkte U-432 den Holländska ss Winterswijk på 3205 brton B-14 med last av 4278 ton fosfat som sjönk på 2 minuter och tog 20 man med i djupet. 13 överlevde. Samtidigt torpederades norska ss Stargard (Storgaard) på 114 brton med trälst varvid 2 man i maskin dödades. Vraket flöt länge på lasten. -kl 07.28 sänkte samma U-432 danska ms Sally Maersk på 3525 brton med last av 4527 ton vete, alla 34 ombord klarade sig. Kl 07.57 fick U-82 in torpedträff på ss Empire Hudson på 7465 brton med last av 9562 ton vete. Av de 50 omb dödades 4. Efter några lugna timmar kom nästa torpedering kl 16.40 då U-82 sänkte ss Thistleglen på 4748 brton med last av 7600 ton stål och tackjärn från N.Y. 46 man i båtarna, 3 saknades. - Torsdag den 11.9 inleddes med motortankfartyget Bulysses på 7519 brton B-27 med last av 9300 ton bränn olja men av 54 ombord fick endast 4 sätta livet till. Kl02.12 sprängdes ss GypsumQueen på 3915 brton B-27 med svavellast, 26 överlevande av 36. Konvojen var nu ca 300 miles NO Cape Farewell. Gypsum Queen följdes av engelska ss Stonepole på 4815 brton B-28 som kom från Montreal med last av 7528 ton spannmål och 115 ton lastbilar. Här överlevde 7 av 49. - Så torpederades ss Berury på 4924 brton med 2100 ton army stores i lasten. Av 42 ombord undkom alla utom en. Kl 07.05 torpederades så Scania men flöt på lasten. En minute efter Scania fick ss Empire Crossbill på 5463 beton B-19 med last av 6686 ton stål från Philadelphia en torped midskepps, bröts itu och sjönk på några sekunder. Alla 40 ombord drogs med i djupet. Så sänktes Garm. Efter några timmars lugn likviderade U-202 kl 13.32 Scainias vrak med 2 torpeder. Kl 16.50 sänktes ss Montana 1549 brton Byggd 1934 i Helsingör, en Panamaångare med trälast. 7 av 25 kunde bärgas . - Då ubåtarna nu gjort av med sina torpeder dröjde det ända till den 16.9 då konvojen kommit 300 miles W.Orkneyöarna innan det small igen. Engelska ss Jedmoor på 4392 brton med 7400 ton järnmalm tog 31 man med sig bara 6 överlevde. Det var konvojens sista förlust. - Den 19.9 kl 14.33 sänkte U-372 vraket av Baron Pentland som flutit på trälasten sedan hon torpederades av U-652 den 10.9

Av ubåtarna sänktes U-82,Rollmann, den 7.2.42 NO Azorerna av H.M.S. Tamarisk och Rochester. N.44 10'- W 23 52'. Alla 42 ombv följde med. U-202, Linder, sänktes 2.6.43 söder on Cape Farewell på Grönland av HMS Starling med sjunkbomber och artilleri. 18 man dödades, övriga togs till fånga. N.56 12'- W 39 52'.

SCANIA 11.9.41

Historik

Lastångare på 1999 brton byggd 1901 vid Osbourne,Graham & Co i Sunderland av stål. (ex Saltburn, Norman) L. 83,2 B.12,2 Tillhörig Red AB Arild (J.A,Thore) i Arild som 1924 inköpt Saltburn från Hessler Shipping Co i W,Hartlepool. Övertogs nyklassad i Gestemünde. 3000 dw. 733 ihkr. 1932 en kollision med holländska Westflein. 1927 en lätt kollision med en holländsk ubåt som höll på att gå upp i ytläge. - Blev fast i Methil den 9.4.40. Satt i charter för the French Mission men frankrikes snabba sammanbrott i juni 40 gjorde att Ministry of Shipping i London tog över charter. Det enda som kom ut i svensk press om Scania var en UD-kommunike att hon krigsförlist och att besättningen räddats.

NARVIK 12.9.41

TVÅ 250-KG BLINDGÅNGARE I DJUPTANKEN, BOMBEXPLOSIONER RUNT FARTYGET VID R.A.F.-ANFALL MOT ROTTERDAMKONVOJ NORR OM HOOK VAN HOLLAND kl 14, MEN LYCKATS TA SIG TILLBAKA TILL ROTTERDAM. INGEN AV DE 40 OMBORD SKADATS.

HEMLIG

NARVIK 12.9.41

Rapport

På resa Rotterdam-Stockholm. Rumslast av 6804 ton kol för Stockholms Gasverk. Djupg F.24'6'' A 24'1'' 38 ombv. Låg på märkena.
Fre 12.9.41 kl 14.03 c:a 18'NO Hook van Holland flyganfall. WNW 4, hög sjö, mulen luft, god sikt. Befh vakt. Utkik på styrhyttstaket.
Fre 12.9. kl 06.30 avgått från Waalhaven,Rotterdam, assisterad av lots och bogserbåtar, och med tysk Begleitungsoffizier för gång i konvoj till Cuxhaven. Kl 10.45 passerades inseglingsbojen utanför H.O.H. där konvojen samlades. Fortsatt i konvoj.
Kl 14.02 upptäcktes en formation av 6 bombplan på låg höjd hastigt närma si västerifrån.Några sekunder senare anfölls Narvik av samtliga 6 plan som fällde en mängd bomber och beströk Narvik med kulspruteeld. Fartyget träffades av flera bomber.Hela fartyget lyftes upp och kom efteråt i stark fjädring. Vid närmare översyn visat sig att inga bomber exploderat ombord,däremot upptäcktes att 2 st 250-kilos-bomber gått in i djuptanken i vattenlinjen BB. Den ena bomben hade fortsatt ut genom bordläggningen om STB, den andra låg kvar i djuptanken .Förutom dessa 2 stora bomber var det flera hål BB efter mindre bomber.En tung bomb slog emot roderstäven och exploderade sedan i vattnet tätt intill låringen. Flera andra exploderade i vattnet runt om fartyget. Då djuptanken omedelbart vattenfylldes fick fartyget stark slagsida STB och från maskin rapporterades att vatten strömmade in i maskinrummet från den vattenfyllda djuptanken. Övriga tankar och rännstenar läns. 5 överfall för stödlagren i tunneln bräckts och flera rännstenslänsrör splittrats. Otänkbart att fortsätta resan. Då det förefanns en möjlighet att hålla Narvik flytande några timmare beslöts återgå till Rotterdam. -
Kl 14.25 satt kurs på Rotterdam,fått lots innanför HOH kl 16.25. Pejling visat läckage i rum 3 och trots stormlänsning steg vattnet oavbrutet och slagsidan växte. Kl 17.45 pejlat 43" i rum 3 STB, därför satt signal?" Är läck, behöver assistans." Kl 18.10 erhölls hamnlots och 4 bogserbåtar och lotsen meddelade att Narvik skulle gå in till Maashaven. Kl 18.40 bordade tyska hamnmyndigheter som ordnade kajplats och skaffade kranar för lossning som påbörjades kl 22.40 och pågick hela natten för att hindra fartyget att sjunka.
Lör 13.9 kl 08.30 hade Narvik lättats så att bombhålen kommit över ytan. Sedan djuptanken länsats upptäcktes blindgångaren i tanken och desarmerades senare på dagen av tysk militär. Även 2 mindre bomber upptäcktes och omhändertogs. Assuransens och klassens ombud varit ombord för inspektiom. Klassens ombud krävt torrsättning,dragning av propelleraxeln,bottenbesiktning och undrsökning av tankar och länsrör. RottersDamsche Droogdok fått i uppdrag göra nödvändiga reparationer.

NARVIK 12.9.41

Sön 14.9 under dagen bränt upp ett hål i STB sida och under anvisning av tysk militär tagit ut den i djuptankenkkvarliggande bomben. Kl16.15 avbrutit lossningen enär då möjlighet fanns att komma in i alla tankar. Utlossat c:a 6300 ton, dels på kaj, dels i läktare.
Mån 15.9. förhalat till kaj vid varvet för påbörjande an nödreparationer.

Ombord 15.9.41
A.H.Odenstrand befh

HEMLIG

Maskinjournalen

Fre 12.9 Lysmaskin igång 24 timmar. Ånga å däck i 9 timmar. Kl 13.52 HF, stopp 14.03, FF 14.10 (bombträffar), stand by 16.19, högsta fart 16.24 väl 20.40. Avsläckt SB panna.Länsat från rum nr 3 fåån kl.15 till midnatt. Fyllt BB maskintank för att minska slagsidan.
Vid flyganfall kl 14.03 skadades eller förstördes följande: C:a 35 meter av länsledningen från tunnelrecessen och rum 4 bräckt och splittrad, 5 st överfall å stödlagren och ett stödlager för axelledningen bräckta, ett rör å aktre tankledningen bräckt, ett rör från 4ans rännsten till tunnelrecessen bräckt, en el. ledning i maskin förstörd, 3 värmeledningselement akterut skadade, reservaxeln lyft och klossarna under den förskjutna, av skakningar i fartyget uppstod läckot mellan HT och MT cylinder och mellan MT och LT cylinder.

(H) Sjöförklaring på konsulatet i Rotterdam 19.9.41 kl10.30

Bisittare: Befh på Thule,Johan Harald Öbrink & sjökaptenE.G.W.Olsson, bosatt i Rotterdam. Konsul J.E.Rosenberg

Alla sagt: ingen panikstämning ombord.

Befh: 8 fartyg i konvojen. Narvik gick sist i yttersta linjen på BB-sidan. Hade sitt hemlands namn målat i manshöga bokstäver på båda sidor och nat.märken målade på 3 ställen på var sida. Brandslangar var kopplade och utlagda för och akter, båtar och flottar klara,livbälten utdelade till var man, reservlivbälten låg vid båtarna.Ingen av de ombv påverkad av rusdrycker. Omedelbart efter bombfällningen gavs libåtssignal i ångvisslan. Besättningen samlats stand by på båtdäck. Den återvände till sina poster så snart skadorna överblick-. ats.Tyska jaktplan några minuter efter anfallet jagat bort de engelska bombplanen.Den övriga konvojen fortsatte resan.

2e styrman: På bryggan jämte BO och rorsman. Utkiken varskott om planen. Stannat kvar på bryggan och genast ropat i talröret efter befh som kom upp. Rorsman blivit nerväs och sprungit ifrån bryggan. 2 bomber sågs explodera strax akter om Narvik , men han såg inga explosioner ombord. Därefter träffades bryggan av kulspruteeld. Endast spräng-

NARVIK 12.9.41

bomber fälldes. En förpostbåt beordrade Narvik att återgå till Rotterdam och följde med till Hook of Holland.

Chiefen: Känt skakningar i fartyget i sin hytt. Hann inte ut förrän anfallet var över. Vatten strömmat in i maskinrummet från djuptanken. Maskin var stoppad men igångsattes. Gåttupp och varskott befh på bryggan. Då älns-. ning igångsattes upptäcktes att länsrören i tunnels var splittrade och länsningen gav inget resultat. Efter prov. tätn. av ett länsrör fortsatte länsningen normalt.

2e maskinisten: Vakt i maskin plus en smörjare och 2 eldare. Vid 14-tiden hård smäll i fartyget varvid alla lampor slocknade och vatten strömmat in. Efter de häftiga skakningarna stoppade 2e maskinisten maskinen och turbinerna. Hämtat sitt livbälte på däck, gått ner igen, fått order från bryggan om full fart och utförde manövern.

Matros Andersson: Utkik på styrhustaket. Den förste som såg en del plan hastigt närma sig på låg höjd om BB. Varskott 2e styrman som var på bryggans STB-sida. Styrmanbeordrat honom springa ner i skansen och varsko kamraterna. Hörde därefter en kraftig smäll och ksp-eld. När anfallet var över gjorde sig besättn. klar att gå i båtarba. Alla var lugna . De fick order att samlas på båtdäck och hålla sig klara med livbältena på, men senare fick de order från befh att bege sig till sina poster igen.

(H) Alla handlingar hemligstämplade. Inte ett ord i pressen

Crew List HEMLIG

Befh Anders Henrik Odenstrand, Lillsjönäsväagen 12, Ulvsunda, 27.2.93 (5.5.41)
Ie styrman John Ragnar Ek, 6.9.96
2e styrman Hilbert Österberg, Sthlm, 14.10.96 (10.5.41)
3e styrman Gillis Karl Mallander, 2.12.07
Telegrafist Johan Magnus Johansson, 3.8.05
Chief Birger Axel, Holmgren, Sthlm, 29.8.91 (2.5.41)
Ie maskinist Knut Werner Westerberg, 7,7.00
2e maskinist Bertil Gustaf Lager, Kramfors, 8.20.98 (13.8.41)
3e maskinist Helge Laurentius Strandberg, 21.1.97
Timmerman Engelbert Errik Lindström, 5.4.94
Båtsman Ernst Henrik Behrendt, 19.7.94
Matros Gustaf Einar Andersson, Länna, 1.1.13 (28.10.40)
Matros Karl Nils Bengtsson, 30.9.17
Matros Henry Björk, 19.6.09
Lättmatros Arthur Oscar Holmberg, 3.2.18
Lättmatros Gustaf Victor Sävstrand, 2.7.19

Forts

NARVIK 12.9.41

Crew list forts

Lättmatros Gunnar Pors Johannesen, 6.2.19
Jungman Roland Maximus Näsman, 23.10.22
Jungman Karl Axel Gustafsson, 9.6.20
Jungman Fritiof Gunnar Palmquist, 13.5.16
Donkeyman Carl Henning Landin, 19.7.94
Smörjare Victor Karl Ljungkvist, 29.6.90
Smörjare Ludvig Erik Jansson, 24.4.89
Smörjare David Bror Ljungström, 23.4.91
Eldare Sven Östen Olsson, 19.1.15
Eldare Stig Åke Lennart Olsson, 30.11.14
Eldare Roland Karl Olsson, 15.9.05
Eldare Gösta Konrad Hallberg, 1.11.04
Eldare Nils Johan Bengtsson, 29.8.86
Eldare Felizie Rougione, 31.7.10
Lämpare Viking Emanuel Wallin, 10.9.13
Lämapre Gustaf Arne Åsbrink, 13.1206
Steward Carl Alfred Karlsson, 25.10.02
Ie kock Sven Enok Hallström, 20.9.17
2e kock Gustaf Torkel Stålband, 3.11.15
Salongsuppassare Moses Holtzman, 3.3.90
Mässuppassare Erik Johannes Gustafsson, 31.1.12
Skansuppassare Hans Lindgren, 29.12 24

SKNEIII 193 Tidigare flygattack 23.11.40

23.11.40 kl 20 ankrade Narvik i konvoj till Hook of Holland med malmlast då ett flyganfall satte in. Narvik måste stupankar i mörkret under kanondunder och blixtrande eldgivning runt omkring. Omöjligt att bestämma läget i det strömhårda farvattnet.Narvik fick grundkänning med akterskeppet men kom flott utan assistans och det visade sig senare att inga skador uppstått.

SKNEIII 326 LASTEN

Last av 6804,739 ton kol från Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat,Essen för Carl Folke & Co AB i Stockholm för räkning Stockholms Gasverk.
Lasten ass. i Veritas för 219.110:- kr

SKN ersatt rederiet 30.3.42 med 12278:-

SKNEIII 211

Telegram till Rederiet avsänt 12.9.41 kl 22.02

Narvik zurückgekehrt unglueck entloeschung teilweise notwendig sowie trockendock arrangieren bestens weiteres morgen punkt mannschaft unverletzt =
= Hammerstein

NARVIK 12.9.41

Rederiet instruerats av SKN att genom sin agent i Rotterdam beordra befh att låta reparera skadorna i samråd med SKN:s ombud, J.H.Meijer & de Jong.

Telegram från SÅAF 13.9. från dess agent i Rotterdam

Narvik returned after bombattack captain started discharging part cargo stop big holes in both sides abreast deep tank and number 3 hold stop Captain wants temporary repairs wherefore he has ordered dockyard stop bombs still lying inn ship must first be removed awaiting monday =Lloyds register

Telegram till Rederiet 13.9, avsänt kl 15.05

Narvik soll reparieren Rotterdam droogdok entweder permanent oder vorlaeufig wird montag entschieden von lloyds sichtbarer schaden ist BB zwei loescher achtzehn zoll diameter und drei kleinere sechs zoll STB ein loch achtzehn zoll und einige kleinere punkt suchroehre hinterraeume beschaedigt sechs ueberlager vom maschinenachsel beschaedigt und mehrere wharscheinlich schiff verhohlt montag ladung wird entloescht soviel noetig= Hammerstein Odenstrand.

Telegram till rederiet 13.9. kl 18 från befh

Lloyds require drydocking drawing of shaft examination bottom bilgepipes in tunnel to renew right through ballastline to be tested all ballasttanks and pipeline to be examined all shaftings to be examined tunnel bearings tops and some bottom ones to be renewed hull repairs preferable to be carried out permanently as temporary will take the same time please telegraph= Odenstrand Hammerstein

Svar från rederiet

Odenstrand Hammerstein Rotterdam= arrangiert mit assekuranzvertretern permanente reparatur drahtet reparaturdauer inspektor berglund eintrifft rotterdam bald möglichst = Malmfartyg

Telegram till rederiet 4.10.41 kl 20

Narvik reparatur vollendet beladung anfaengt montag morgen voraussichtlich mittwochabend beladen = Hammerstein

---

Report of survey 13.9.41 in Maashaven,Rotterdam

Utförd av J.H.Meyer & de Jong.

Several holes on port side, caused by bombs, and one on STB side, all in the deeptank. The deeptank damaged inside and the bulkheads were leaking. The top of the recess for the collarblock was set down and had been leaking heavily. The bilge- and ballastpiping in the tunnel for the greater part destoryed and the tunnel bearing caps were all broken.
Lloyds recommended to overhaul and test all bilge- and ballastlines,dry dock the ship for inspection and drawing of the tail shaft.
That after the ship was drydocked it appeared that under the port side

NARVIK 12.9.41

aftership the shellplating had set in over a great surface:, that it further showed signs of straining and that Lloyds recommended to chip the plates, which showed signs of strain but were not otherwise damaged, for inspection.

Rotterdam Drydock Co reparerade Narvik för 29504 floriner.
Hyra av läktare, lossning av 6500 ton kol inkl nattjobb,återinlastning = kostat 13664 Floriner.
Båtsmän, bogserbåtar, nattvakter, lotsar, Lloyds register mm kostat 2609 Fl.

Narvik anlände Rotterdam kl 18.40 den 12.9, lossade mellan kl 22.40 den 12.9 o kl 16.45 den 14.9, skiftade till varvet 15.9 kl 09, dockades kl 11 19.9, utdockades på em 3.10, rep. avslutad 4.10 at noon.Börjat återinlasta kollasten på fm 6.60, färdiglastat -å em 8.10, avgått 9.10 till Sthlm.

Reparationer

Mängder av plåt- och rörledningsskador
372 sprängda nitar i bordläggn.Akter STB & BB förnyats
14 bordläggningsplåtar rikats under BB låring
110 sprängda nitar förnyats i tunnelrecessens aktre del.
Mängder av läckande plåtväxlar tätats
Ny cement i akterpikens botten och tank 5
3 roderpinnar mm förnyats på rodret eft. avlyftning
8 spräckta hyttventiler fått nya glas
1 glasruta i styrhyttens frontskott / 1 i undre bryggans frontskott förnyats
1 ruta i galley skylight förnyats
BB livbåt reparerats liksom 2 wirerullar på akterdäck.
Lodapparaten satts fast
Ny wc-stol på underbefälets wc
Rep. av värmeledningssystemet i skansen
Ny luftrörshuv till djuptanken STB
Propelleraxeln dragits
Huvudmaskinen och seacocks öppnade för inspektion
Bauer Wachturbinen öppnad för inspektiomn
Tunnelns bärlager reparerats
H.P, M.P & B.P cylindrarna genomgångna och rep.
El.ledningsnätet i maskin- o eldrum testats. Kortslutningar avhjälpts
mm mmm mmm
Red generalräkning 17.11.41 slutade på 152.770:62
SKN betalat 150.985:62 den 31.3.42 efter dispache

Radioprogram 31.10.55 Egna noteringar

I ett radioprogram om händelser till sjöss under kriget 31.10.55 beskrevs

NARVIK 12.9.41

utan tidsangivelser flygattacken mot Narvik den 12.9.41. Som befh uppgavs Perswald och planen var brittiska torpedplan som fällde flygtorpeder. 2 plan i följd fällde på mycket nära håll varsin torped mot Narvik och båda torpederna gick med dova dunsar in i ångarens BB-sida akterut men utan att några explosioner följde. Det konstaterades att Narvik erhållit 2 runda hål tätt intill varandra i BB-sidan och ett hål på STB-sidan. Hålen hade samma diameter som en torped och allt talade för att en torpe gått rakt igenom fartyget och ut på STB-sidan medan den andra var kvar inne i fartyget. Då Narvik anlände till Rotterdam beordrades alla iland och avspräänįngar ordnades av tysk militär runt fartyget medan bombdes-armerare sökte efter torpeden. Denna påträffades inne i den vattenfyllda djuptanken (sedan den länsats) och desarmeringenfick ske bit för bit. Två fantastiksa omständigheter hade räddat Narvik. Båda torpederna gick in i djuptanken som sträckte sig tvärs igenom fartyget utan något lång-skeppsskott, och båda torpederna hade fällt på så låg höjd och så nära fartyget att de ej hunnit osäkra sig på grund av alltför kort avstånd. (se ingenen 15.10.41 sid 10) En torpeds stridsspets måste rotera ett visst antal varv sedan torpeden fällt eller avskjutitsnförtatt osäkras. I Narviks fall förstördes sedan stridsspetsarna då torpederna slog igenom BB-sidan in i djuptanken. I programmet anfördes vidare att det i Narviks livbåtar alltid fanns en påse med träplugg av olika storlekar som snabbt tätade de skotthål i båtarna som de ständiga flyganfallen orsakade. Träplugg i båtarna var lika självskrivet som reservproviant.

Historik

Malmlastångare på 4281 brton byggd 1914 vid Thompssons Shipyard i Sunderland av stål. L. 117,2 B. 16,3 Tillhörig Grängesbergsbolaget i Stockholm Systerfartyg till Boden som sänktes i Narviks hamn den 15.4.10. 7480 dw 1900 ihkr med en Bauer Wach-turbin. Narviks ordinarie befh 1923-43, Anders Perswalld,Stockholm, övertog senare Suorva och gick med henne i Rödakorsfart Sydamerika-Canada-Grekland. Han gick i pensio n 1948 och fyllde 80 år 10.6.63. I övrigt se Narvik 29.4.43, även 1.10.42

INGEMAR I2.9.4I

TVÅ BRANDBOMBER PÅ FÖRDÄCK I KIEL HEMLIGSTÄMPLATS AV K.K.SJÖFARTSBYRÅN

Rappoort.

Under lastning av kol vid kaj i Kiel träffades fartyget kl OI fre I2.9.4I under mörkläggning och flyglarm av två brandbomber som fölll på fördäck på en halv meters avståndfrån varandra .De 4 ombordvarande släckte dem inom IO minuter.Däcket dock genombränts och en däcksbjälke därunder skadats En 36 meter lång 6"-kabel sönderbränts och en länk slagits av i ankarkättingen. Lör I3.9 kl IO avseglade fartyget med last av I70 ton stenkol destinerat till Trelleborg för order.Djupg F.II'- A.II'. Fick spärrlots vid Holtenau kl II och fortsatte.Kl II.30 skulle ett varktfartyg utanför Laboe avhämta den enligt föreskrifterna medföljande tyske marinsoldaten (vakt) och bordade i frisk N vind med NO sjöhävning så häftigt att skarndäcket bräcktes strax för om mesanriggen STB. Även waterbordet skadat och de 3 översta bordläggningsplankorna spräckts. Vaktfartyget var bogserbåten Herman av Laboe. Då skadorna inte kunde repareras i Kiel och endast var ovanbords besölts fortsätta resan. Kl I3 avlämnat spärrlotsen vid tyska vaktfartyget.Under resana lopp fått radiomeddelande (via rundradioxn) att gå till Västervik. Ons. I7.9 utanför Ystad beslöt befh gå in till Ystad gå grund av kraftigt läckage vid överspolning - läckt 800 slag i timman. Lasten lossats i Ystad istf i Västervik. Tis 23.9 avseglat till Halmstad och anlänt dit kl I4 tors 25.9 för reparation vid varvet.(Reparationen klar den 3.IO.) Halmstad 25.9 4I

Knut Mårtensson
Befh

Crew list (Egna kompl.)

Befh skeppare Knut Gustav Valfrid Mårtensson,Halmstad
Bästeman Carl Andersson, Falkenberg, I6.I.I6
Jungman Alf Gösta Berggren, Halmstad, I6.6.2I
Kock-jungman Gert Ekdahl,Malmö

Sjöförklaring i Halmstad 27.9.4I kl I4.

Lasten avsedd för A.Scholander & Co, Malmö och assurerad i Fylgia.
Sakkunniga; Hamnkapten Erik Husberg & ombudsman Joh.W Andersson
Fartyget kaskoassurerat för 35000 i SKN + intresse 3500;-

Befh Mårtensson: Vid bordningen I3.9 kl II.30 slingrade Ingemar ganska kraftigt.Befh stod till rors. Gick med motor, fart c:a 4 knop,och besättningen hade fått order att hissa gaffelfocken.De nedersta skadorna i bordläggningen varit belägna 4" från vattenlinjen. Tätat provisoriskt genom att spänna segelduk över skadan.Läckt ganska mycket på grund av överspolning under resan.

Bätsmen & jungman bekräftat.

INGEMAR I2.9.4I

KK memorial, 8.II. 4I Ej för publicering.

Nr 2I6 H.

I) Bombanfall av fientliga flygmaskiner.

2) Under den sjöhävning som rådde vid tillfället satte och slingrade fartyget under bordningen. När sedan lotsen dessutom lät framföra Ingemar med så pass god fart som 4 knop och inga korkfendrar kommo till användning, blev olyckan oundviklig. Exx officio

Bo Bergström

Dispyt med redaren om SKN:s ersättning.

Reparation av brandskador vid Halmstads Varv Nya AB ksotat I200;-, kollisionsskadorna 529;- Därtill kostade 2 nya luckpresenningar 630;- En kokoskabel, 35 ms lång, vikt 40 kg I70;- Smide av ankarsbackel I7;- Underhållskostnader (enligt certeparti, Statens Trafikkommissions cirkulär Nr 6) I776:50 och sjöförklaring, porto o.dyl 39;- = 4403;35
Till detta kommer hyror under reparationstiden för 4 man = 507;87
SKN ersatt med 2500;- den 27.IO.4I. vilket innebar ersättning för reparationskostanden 2586;85 med I/3 avdrag eller sålunda I724;57 vartill lägges kost & hyror plus 39;- för sjörförklaring och porto, avrundat uppåt till 2500;-
Redaren Ynge Christiansson i Halmstad skerv 27.IO.4I till SKN;
"Kan man inte krigsförsäkra fartygen mot all skada som uppkommer genom krigförande makts åtgärd? I ett fall som dettahar enligt rederiets åsikt fartyget krigsskadats och då borde inte rederiet få erkännas en direkt förlust föråterställande av fartyget i dess ursprungliga skick. Fartyget har ju inte förbättrats genom reparationen."
SKN svarade 28.IO: " Krigshaverier ersättas efter samma grunder som civila sjöhaverier och samma avdrgasbestämmelser gälla sålunda för båda slagen av haverier. Vi närsluta check å uppgöreslebeloppet kr 2500;- och teckna högaktningsfullt SKN. "
SKN noterat i blyerts;" Det tyska fartyget synes ej ha skadats. Ej låtit närmare utreda skuldfrågan . 26.I 42 Oläslig signatur.

Historik Egna noteringar

Motorskonert 3 på I03 brton byggd I9I7 av Viggo Frandsén i Halmstad av ek och furu. L 26,4 B.7,I Tillhörig skeppsredare Yngve Teodolf Christiansson i Halmstad som i dev 39 inköpt skonerten från disponent Herman Hallgren i Göteborg. Ingemar byggdes I9I7 för ett partrederi i Halmstad med23 delägare och Anders Svensson, som huvudredare. I nov I9I9 på resa Hull-Sthlm med kol kom Ingemar in till Bergen med 7' vatten i rummet och pumparna igång. Hob lossades skyndsamt och gick i barlast hem för sliptagning. - I jan 2I blev kontorschef Magnus Öfverberg, Halmstad, huvudredare och i febr 3I skeppare

INGEMAR I2.9.4I

Carl Alfred Olsson,Halmstad. Sin första motor på 23 hkr fick skutan I929. Den utbyttes I932 mot en 60 hkr motor och i maj I940 insattes vid Säffle Motorverkstad en 2-cyl I00 hkr råoljemotor. I febr 32 såld till Disponent Hallgren i Gtbg men blev från I.I.40 åter Halmstadsskuta. - På resa Lübeck- Södertälje med last av I32 ton kol samt på däck 22 ton äggbrikett-er mötte Ingemar mån kväll 27.I0.4I utanför Sandhammaren orkanartad W - SSW storm och förlorade däckslasten och fick omfattande skador på rigg, brädgångar och skansbeklädnaden om STB men lyckades rida ut natten och fick kl 07 28:I0 lots som kunde assistera henne in till kaj i Simrishamn kl 07.30. - Ingemar förliste den 20.II.48. På resa Aabenraa- Halmstad med I45 ton järnskrot, skeppare samma Mårtensson som I94I, rände hon in i bränningarna I´från Hallands Väderöfyr kl 00.I8 lör 20.II och vatten-fylldes i I4 sek.ms med mörker och regntjocka. Livräddningskryssaren Berhard Ingelsson räddade de 4 ombv kl 04. I WNW storm 2I.II bröts Ingemar sönder och blev totalt vrak. Befh fick senare dagsböter för vårdslös na-vigering. Skrotlasten plockades upp I949 av danska stenfiskefartyget Marie på uppdrag av R.n.Råwall i Råå.

HJELMAREN I5.9.4I

DÅ UBÅT SIKTADES LÄT BEFÄLHAVAREN BESÄTTNINGEN GÅ I LIVBÅTARNA.

Journalutdrag resa I40.

Tors 4.9.4I kl 23.20 avgått från Abeddeen desitinerad till Tampa, Florida. Mån I5.9 kl I6.40 siktat fartyg rätt förut och strax därefter observerat en ubåt, halvt nedsänkt, manövrera i riktning mot Hjelmaren. För att undviks risken av skada till liv och bärgningsredskap, gav befh kl I7.45 order att gå i livbåtarna. Kl I7.50 sjösattes båda livbåtarna med samtliga ombordvarande. (28 man) Kl 20.30, då skymningen över gått i mörker gav befh order att gå ombord igen. Arbeten att lyfta in livbåtarna påbörjades. Kl 23.I0, vid ombordlyftning av BB livbåt, slog båten i sjöhävningen hårt mot fartygssidan varvid den skämfilades och tre stödvinklar till bordläggningen och ett bord bräcktes. Kl 23.35 var båda livbåtarna ombord igen och klargjorda för omedelbar sjösättning. Kl 23.40 full fart framåt.

Pelle Möller, Ie styrman — K.W.Petterson, 2e styrman — ms Hjelmaren 20.9.4I, Henrik Elin (?), Befh

(Transatlantic insänt journlautdraget till SKN 2I.I0.4I rubicerat som " skada å BB livbåt." Livbåten reparerats i Tampa för $ 235 av Shipbuilding Co Inc. i Okt 4I. SKN ersatt rederiet med 658 kr den I5.I0.42 (I/3 avdrag).

Egna noteringar.

HISTORIK.

Motorfartyg på 2382 byggt I922 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.95.2m B I3,2 Tillhörigt red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg. Sjösatt 22.7, provtur 28.I0.22. Shelterdäckat med kryssarakter och utan skorsten. Maskin och däckshus något akter om midskepps.3 för- och en akterlucka. Hög stormast mellan lucka 2 & 3, en kort pålmast på backen och en akter om lucka 4 . 8 el winschar. El ankarspel. Befh inredning och salong i hus på båtdäck. Manskapsinredning akterut. Ett vackert fartyg, något mindre än Transatlantics tidigare motorfartyg. Systerfartyg till Kolsnaren, sjösatt 4.I2.22. - En 6-cyl 2-takts enkelverkande Atlas Polar dieselmotor om I600 ihkr vid 95 varv/min. Denna motor, f.ö av samma typ som på m/t Hamlet, hade ursprungligen inköpts flera år tidigare för installation i ett annat fartyg men kriget gjorde att detta fartyg inte blev byggt. Kolsnaren/Hjelmare var rederiets minsta fartyg. - På utgående från Oslo mot Durban grundstötte HjelmAREN 23.I.38 norr om Dröbak i Oslofjorden och stod på i 3 dygn, läck i rum I och 2 och förpiken. Flottogs 26.2 efter läktring av last och dockades vid Akers. Kunde avgå II.2 efter reparation för I45.000;- kr. - På resa NY-Göteborg med styckegodslast mötte Hjelmaren i okt 39 mycket hårt väder i Atlanten och fick I8.I0.

HJELMAREN 15.9.41

på kvällen 450 NO Cape Race ett par svåra brottsjöar över akterskeppet som slog in dörrar och ventiler i poophuset och satte hela manskapsnirdeningen under vatten. Större delean av däckslasten av syrafat gick överbord och kringrullande järnfat ramponarede 4ans luckkarm så att läckage uppstod .STB livbåt slogs sönder och även midskepps vattenfylldes många hytter sedan dörrar slagits in. Vatten från manskapsinredningen skadade lasten i rum 4 men kunde länsas ut då det rann ner i tunneln och rännstenarna. Illa åtgången kom Hjelmaren till Kirkwall den 26.10 där bl.a beslyningen till nationalitetsmärkena måste förnyas innan hon fortsatte mot Gäteborg tors 2.11.39. - 9.4.40 var Hjelmaren på resa Liverpool-Göteborg men blev kvar i Kirkwall, fick lossa i Manchester och kom utanför spärren (SKNEVII-117) I dec 1941 såldes hon till red AB Soya i Stockholm . - Efter en konvojresa med 4005 ton tackjärn från Halifax hade Hjelmaren den 28.11.40 nått destinationsorten Barrow-in-Furness då hon på ingående kl 10 fm kolliderade med Ramsden Dock Pier och fick BB ankare intryckt i bogen. (Haveriet hemligstämplat på KK)

Se vidare historik på Hjelmaren

20.2.43 Eld ombord

15.12.44 Grundstötning.

HEMLIG

YARRAWONGA 16.9.41

SÄNKT AV BOMBTRÄFF VID LUCKA 3 I ROSSHAFEN; HAMBURG, UNDER FLYGRAID.
11 METER AV SIDAN UPPRIVEN - FULL MALMLAST I RUMMEN.

Rapport

Anlämt mån 15.9.41 kl 14.55 till Rosshafen, Hamburg med last av 8451 ton järnmalm från Luleå. Djupg F. 25'10'' - A 25'10'' Förtöjt med BB-sidan till Ducd'alber i väntan på lossningsplats.
Tis 26.9 träffad av flygbomb ochsjunkit. 34 ombv. N .vind, klar luft.

xxxxxxxxxxxxxxx

Vid midnatt natten till tis 16.9 överflögs Hamburg av okända plan. Flyglarm hade givits kl 22.25 den 15.9 och bomber börjar falla kl 22.45.Fartyget helt mörklagt. Bombexplosioner iakttogs 300-400 bort på ett varv men sedan föll bomber även närmare och helt nära. Kl 00.20 inträffade en våldsam explosion ombord medvåldsamma skakningar i fartyget som börjat sjunka med förskeppet. Vatten störtat in i förrummen och i maskin. Besättningen kallats på däck, båtarna klargjorts och BB båt sjösatts . Mässuppassare Steine skadat höger knä på väg upp från mellandäck vid explosionen. 15 man förts till skyddsrum.På grund av splitterregnet beordrades övriga att söka skydd i gångarna midskepps. Kl 01 konstaterades att fartyget stod på botten med underrum och mellandäck vattenfyllda medan maskinrummet hastigt vattenfylldes. Kl 01.30 slocknade ljuset ombord. kl 03.30 återfördes BB livbåtsbesättning till fartyget. Lodat 36'djup utombords förut och 30'akter. Akterpiken läns, Ians och 3ans tankar tomma men 2ans vattenfyllda, övriga tankar oåtkomliga. Vid lågvatten såg man från mellandäck vid lucka 3 förkant att spant var inåtböjda och från utsidan vid samma ställe att plåtar tryckts in och rivits sönder. Befh på morgonen kontaktat assuransens ombud ochbett svenske generalkonsuln meddela UD. Rederiet underrättats. Olika tyska myndigheter infunnit sig ombord för inspektion. Agenten ordnat inkvartering på hotell för besättningen som tillsades ilandföra sina ägodelar. Ingen av den personal som bodde i mellandäck hunnit rädda några ägodelar. En styrman, en maskinist och 2 man stannat som vakt ombord dag och natt.

Ons 17.9 sjunkit ytterligare c:a 8". Mässuppassare Steiners knä undersökts ombord och förband pålagts.

Tors 18.9 Pontonkran kl 11 f.m förtöjd STB fördäck. Kl 15 börjat lossa malm i läktare ur lucka 2.Slutat för dagen kl 17.Fartyget sjunkit ytterligare ett par fot. Vid högvatten vatten över alla trösklar midskepps och vatten i alla hytter.

Fre 19.9 kl 07 fortsatt lossa. Bärgningsfartyg anlänt kl 08.Dykare gått ne
Fartygssidan befunnits uppriven från pålmasterna och 11 meter akteröve

YARRAWONGA 16.9.41

samt från huvuddäck ner till slagplåten.

Hamburg 23.9.41
Frans Ek
Befh

Maskindagboken

Tis 16.9 Vattentäta luckan till tunneln stängts efter explosionen . Reservdieselmotorn för belsyningen stoppat 01.30 Maskinrummet vattenfyllts. En blandning av smörj- och brännolja flutit upp på vattenytan i maskin, och spridit sig till lastrum och mellandäck. Vid högvatten står vattenytan i maskinrummet i jämnhöjd med översta plattformen.

Telegram generalkonsulatet,Hamburg 16.9 till UD [HEMLIG]

9/s Yarrawonga från Goeteborg inatt bombskadats och sjunkit i haervarande hamn Daecket fortfarande ovan vattnet. Ingen ombord skadad.
= Stridbeck.

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Hamburg 27.9 [HEMLIG]

Generalkonsul Axel Stridbeck. Inga bisittare.

Befh Ek: Väckats av en våldsam explosion och våldsamma skakningar 00.20 den 16.9. Förstod att fartyget träffats av en bomb. Första åtgärd kallat alla på däck och låtit klargöra båtarna. Alla 36 fanns ombord, de flesta i sina kojer. 15 man förts iland till skyddsrum tills faran över blåsts. De roddes iland i BB båt. Inträngade vatten fyllt även akterrummen. Kl 01 konstaterat att fartyget stodpå botten och att maskinrummet höll på att vattenfyllas. Kl 01.30 stod vattnet 4½ meter djupt i maskin. Ingen skadats förutom mässuppassare Steinert som på väg upp snavatoch slagit höger knä. 4 uppassare förlorat alla effekter i sina hytter nere i mellandäck. Övriga kunnat rädda kläder o.a. Bärgning igångsatts 19.9 ,fördröjd av materialbrist. Lossning av malmlasten inletts 18.9 ochpågick ännu 3.10 . Fartygets mycket höga back är över ytan.Vid högvatten 3′vatten i alla befälshytter midskepps. Vid lågvatten brukade vattnet sjunka till tröskelhöjd.

Ie styrman Ericsson: Nära kastad ur kojenvid explosionen. Plockat ihop samtliga skeppspapper och begivit sig ner i mellandäck föratt se till att alla kommit upp. Vattnet gick honom till midjan då han vadade runt därnere. Sedan gått upp på båtdäck där alla samlats vid BB båt .Fört över en del till STB båt vilka fick order att söka skydd i gångarna vappå BB båt gått iland med 15 man och 2 poliser som varit vakter ombord. Spärrelden gått alldeles över fartyget. 19 man föredrog att stanna ombord. Så snart de 17 i BB båt landsatts återvände Ie styrman,Ie maskinist Tenhagen och matros Claesson ombord.

YARRAWONGA 16.9.41

Chiefen Söderberg: Väckts av explosionen. Först övertygat sig om att vakten i maskin kommit upp, sedan skyndat till båtdäck. BB båt rott iland med en del av besättningen. De 19 man som tilldelats STB båt stannat kvar ombord och söktbetäckning under däck.

Matros Wiberg: Haft vakt till midnatt. Skulle just koja vid explosionen . Sprungit till båtdäck. Alla uppträtt lugnt, de flesta hunnit ta med sina kläder.

Ie motorman Svensson: Legat och sovit. Hört till dem som stannat ombord. I skansen hade vattnet trängt in först kl 08.Besättningen uppehållit sig där endast för att hämta kläder. Dehade sökt skydd mot bomb- och flaksplitter i andra delar av fartyget där de ansett sig någorlunda säkra.

Crew list (KKh & SKN)

Befh Frans Edward Ek, Påskbergsgatan 12,Gtbg, 1.10.90 (13.8.41)
Ie styrman Karl Evert Ericsson, Göteborg, 6.6.02 (14.8.41)
2e styrman Björn Ekstam, Göteborg , 12.7.13
o 3e styrman Thorsten Wåhlstedt, 24år
Chief Nils Gerhard Söderberg, V:a Frölunda, 27.9.88 (14.8.41)
Ie maskinist Adrian Oswald Tenhagen, Göteborg, 18.8.99
o 2e maskinist, Nils Erik Rosén, 33 år
3e maskinist Ingemar Daniel Söhrman, 28 år
Elektriker Bror Sigurd Andersson, 26.5.92
Stuert Sven Helmer Svensson, 20.12.12
Kock Algot Eliasson, 28 år
o Kockelev Erik William Swedholm, Hj.Brantingsg.25,Gtbg, 17 år
o Stuertsbiträde Nils Georg Lundqvist , 18 år
Salongsuppassare Kurt Felix Bilén, 39 år
o Mässuppassare Lars Erik Steiner, 21 år
Timmerman Erik Sigfrid Fransson, 28.9.93
Båtsman Erik Hjalmar Eriksson, 2.11.88
Matros Karl Erik Henry Petterson, 21.9.01
Matros Oscar Fredrik Claesson, 23.2.13
Matros Sven Victor Ingemar Wiberg, Gtbg, 19.1.02 (14.8.41)
o Lättmatros Karl Henning Persson, 32 år
o Lättmatros Gustav Harald Svensson, 32 år
o Lättmatros Sten Hilding Andersson, 33 år
o Jungman Bruno Klintberg, 17 år
Däckselev Björn Karl Bäckman, 17 år ,11.6.24
Ie motorman Arvid Tobias Svensson, Brokind,Ögl, 2.11.92 (14.8.41)

forts

YARRAWONGA 16.9.41

Crew list Forts

2e motorman Hans Gustav Gustavsson, 27.5.17
2e motorman Per Olof Sundberg, 30.7.19
o 2e motorman Axel Emanuel Karlsson, 49 år
o 2e motorman Karl Johan Andreasson, 48 år
o 2e motorman Erik Tore Samuelsson, 27 år
o 2e motorman Sten Rune Hansson, 24 år
o 2e motorman Juhan Adolf Andersson, 49 år
o Maskinelev Olof Erland Bergquist, 25.8.17

o Hemsänts 22.9.41

16 man hemsändes den 22.9 Befh& 17 man kvarstannade i Hamburg
De hemsända i listan markerade med o.

Logi under bärgningen SKN EIII 211

Manskapet inkvarterades den 16.9 på "Fremdenheim St.Pauli" med måltider på Hamburger Seemannshaus. Befälet fick bo på Lloyd-Hotel Hamburg vid Steintorwall 7-8 ochåt på hotellets restaurang . Den 22.9 hemsändes 16 man och befh och 17man var kvar under bärgningstiden fram till 4.11

Hans Brunswig: "Feuersturm über Hamburg"(Stuttgart 79)

Vid bombraiden mot Hamburg natten till 16.9.41 gavs flyglarm kl 22.25 den 15.9 och de första bomberna föll kl 22.45 Faran över blåstes först kl 01.43. 45 bombplan fällde 201 sprängbomber och 968 brandbomber, varav för förstagången även 14 st fosforkanistrar. En minbomb raserade flera kvarter. 600 personer förlorade sina hem, 229 sårades, 82 dödades.

SKNEIII 211

BÄRGNINGEN

Ogsier Reederei U.Bergungs AG,Hamburg, skrev 12.1.42 till SKN om bärgningen av Yarrawonga, som leddes av Kapitän w/Sanft:
Först av allt beslutades att lossa c:a 4000 ton av malmlasten på 8451 ton som låg helt under vatten i rummen och att söka täta hålet i STB-sidan. Därefter att söka länspumpa med ett stort antal transportabla pumpar och därpå, om detta lyckades, att slutlossa lasten före dockning. En pontonkran med grävskopa samtläktare anskaffades. Att lossa järnmalm som legat en längre tid under vatten är ett långsamt och svårt arbete. Malmen blir i vatten till en kompakt massa i vilken an vanlig malmskopa inte förmår gräva sig ner. Även den bästa specialgrävskopa lyckas endast få upp en bråkdel av vad den normalt förmår grabba åt sig. Därtill kommer att kranmaskinisten i det tjocka slammiga vattnet i rummet inte kan se något varför skopan pfta griper tag i mellandäckets luckkarmar, i rums-

YARRAWONGA 16.9.41

stöttor o.dyl och så fastnar den ofta så att bara en dykare kan få loss den. Först försöker maskinisten få den fri genom att använda största möjliga maskinkraft, vilket frestar hårt på maskinen. Den 20.9 skar av denna anledning pontonkranen vid Yarrawonga ihop helt och det tog 3 dygn att reparera maskinen.Någon annan pontonkran fanns inte tillgänglig. Under tiden låg lossningen nere.Hur svårt det är att lossa malm som legat under vatten visas av att själva slutlossningen under " der Verladebrücke" tog 5 dygn mot normalt knappt en dag. En försvårande faktor var dessutom att gripskopan varje gång tömde en massa vatten ner i läktaren vilket sedan måste pumpas ut för hand. - Tätningen av hålet i STB bordläggning var ett mycket svårt problem. Ett tätningsplan av trävirke kunde på grund av materialbrist inte tillverkas i den storlek som det här var fråganom, särskilt som planet måste gå minst 1½ meter utöver själva hålet. Ett tätningsplan av 9 mm-järnplåtar tillverkades på varvet med kraftiga förstärkningar och en träbeklädnad. Tätningsplanet byggdes på en stapelbädd, fördes därifrån med pontonkran till Yarrawonga i Rosshafen, sänktes ner på däck och försågs med Werg-polster varpå det av pontonkranen firades ner för hålet och fastsattes av dykare med starka bultar och ståltrådar.- All olja på vattnet i last-och maskinrum måste sugas upp av ett specialfartyg i och för rening. -Efter tätningen utsattes transportabla pumpar med slangar ner i alla rum.Ångpumparna försågs med ånga från " Bugsier V" , "Comet" och specialfartyget "Berger IV" Efter prov startades länspumpningen den 7.10 samtidigt som dykare tätade mindre läckor. På e.m.flöt fartyget åter.Tätningsplanet fästas med ytterligare bultar och när sughöjden visat sig bli för stor ,fördes de transportabla pumparna ner i mellandäcksrummen. Den 9.10 var rum 1,2,4,5 såpass läns att mankundebörja lossa resterande last. I tätningsplanet skars ett hål uppöver vattenlinjen för att föra in pumpslangar från Bugsier V till rum 1 och 2. (Sughöjden för stor för pumparna på däck) Oavbruten länsning. Massor av vatten i lasten. Bugsier V höll under lossningen rummen torra med sina små Duplexpumpar, men lossningen gick långsamt. Malmen så hoppressad att grävskopan inte kunde ta upp något. Fartyget förhalades därför till Kohlenhafen den 22.10 pchlossningen fortsattes vid malmlastbryggan. Den 27.10 var all last utlossad, men fartyget fick då STB slagsida och BB tiefgang måste återdelvis fyllas för att få fartyget på rät köl till indockningen somägde rum 28.10. Bärgningsrabetet tagit 41 dagar och sysselsatt en specialpontonkran, 3 läktare, specialbärgningsfartyget "Berger IV", en bärgningsångare och en bogserbåt samt inneburit omfattade dykeriarbeten under vilka dykarna arbetat i vatten utan minsta sikt. Pupmslangarna blivit skadade av all olja. Begärd bärgarlön RM 230.000:-

SKN gav 10.2.42 Riksbanken i uppdrag att till Bugsier utbetala

RM 225.000:-

YARRAWONGA 16.9.41

BERGUNGSBERICHT (Hamburg 30.10.41)

I lucka 1 fanns 1158 ton malm, i lucka 2 2240 ton, i lucka 3 1385 ton, i lucka 4 2178 ton, i djuptankar 690 ton och i lucka 5 805 ton.
Beslutat lossa undan för undan i alla rummen i tur och ordning.

Tors 18.9 Börjat lossa i rum 2 kl 13.30 och fram till kl 17 lossat 350 ton medpontonkran till läktaren Dahlia.

Fre 19.9 konstaterade dykare hålets storlek till 8x7metser ,intryckt och bortslitet, och med inbucklingar storlek 11x 8 meter. Ie styrman på Yarrawonga berättat att förskeppet sjönk underyytan bara några minuter efter bombexplosionen. Kl 14 är läktaren "Daheom" lastad med 789 ton malm och kranen förhalats till lucka 4 där lossningen fortsatt till läktaren "Schalk". Norderwerft fått i uppdrag att tillverka ett tätningsplan i 9mm-järnplåt ,på baksidan förstärkt med 10 starka I-balkar.

Lör 20.9 Lossningen i lucka 4 fortsatt kl 07 till Schalk. Kl13 brast en umsteureung i pontonkranens maskineri och den måste bogseras iväg till varv. Schalk var då lastad med 464 ton malm.

Sön 21.9 - tis 23.9 pontonkranen på reparation.Dykare undersökt BB-sidan. :odat 11 meter vatten runt fartyget som sjunkit 2 meter i bottenleran. Förberett ombordtagandet av pumpar. Tätat ventiler (Bullaugen) som ligger under utan.

Ons 24.9 Kl 16 ärpontonkranen långsides igen och lossat ur lucka 4 till kl18.

Tors 25.9 Fortsatt lossning ur lucka 4 till kl 10.Förhalats till lucka 1 och lossat där.

Fr 26.8 Lossat ur lucka 1, senare lucka 3, 847 ton till Schalk kl 16. Fortsatt lossa.

Tors 2.10 kl 08 kom en bunkerpråm pångsides för attsuga upp oljan i maskinrummet som står ½ meter högt ovanpå vattenytan.Fram till kl 13 sugit upp 100 ton vattenblandad olja. Kl 15 förtöjde den med pumpmateriel utrustade "Berger IV" långsides BB och förde 3.10 över pumpar.

Fre 3.10 Kl 14 kom Staatsschwimmkran nr 2 långsides BB med tätningsplanet som sänkts ner för hålet och av dykareförts på plats och hängts upp i ståltrådar för fastsättning. Planet med hjälp av Bugsier IV och 2 st 2½″ stållinor från insidan halats fast mot bordläggningen varpå linorna surrats fast pådäck. Lossningen pågått oavbrutet.

Lör 4.10 Lossat ur lucka 4. Arbetena med tätningsplan och pumpar fortsatt.

Sön 5,10 "Comet" klargjort ångledning till Duplexpumparna vid lucka 5. Schalk bogserats iväg med 507 ton malm. 4029 ton nu lossats ur samtliga 5 luckor.

Mån 6.10 Vid lucka i en motorpump 4″ , lucka 2 ångpump 8″ samt en ångpump 5″, ~~Berger IV och Bugsier V, ånga vid lucka~~ vid lucka 3 dieselpump 10″,

YARRAWONGA 16.9.41

lucka 4 motorpump 8″ , lucka 5 ångpump 8″, maskinrummet motorpump 4″, pumparna uppställda på luckor och däck med 3 slangar från sarje pump.

Tis 7.10 Kl 08.30, kort efter högvatten, startades pumparna en efter en. Comet ger ger ånga vid Lucka 5, Berger IV och Bugsier V ger ånga vid lucka 2. På utsidan övervakar dykare att planet sugs fast över hålet. Kl 09.30 börjar vattnet sjunka i alla rum och planet har sugit fast. Kl 15 mellandäck i förskeppet vattenfritt. Kl 16 börjar akterskeppet sakta höja sig och kl 17 är fartyget helt flott. Fortsatt länsa hela natten under bevakning.

Ons 8.10 Fortsatt pumpning. Fartyget höjt sig betydligt i vattnet.

Tors 9.10 Dykare tätat småläckor med sågspån. På e.m är rum 1,2,4 och 5 så gottsom helt läns. En del vatten kan inte pupmarna nå. Pumparna börjat nermonteras. En motorpump firats ner i maskinrummet på durken där och kopllats in. I rum 3 får dieselpumpen stå kvar för alla ev. skull med 4 slangar ute.

Fre 10.10 Propellertunneln länsats. Uppröjningsarbeten.

Lör 11.10 Ett hål bränts i tätningsplanet 1½ meter över vl varefter slangar eltts in från Bugsier 5:s barlastpump för attlänsa inläckande vatten. Fortsatta arbeten.

On 15.10 En pontonkran kl 09 släpats långsides för fortsatt lossning. Lossningen gått långsamt.

Ons 22.10 Yarrawonga av 4 bogserbåtar kl 09- 10.50 släpats till Kohlenhafer och förtöjts under lastningsbryggan. Bugsier V långsides för att hålla reummen läns. Börjat lossa från land kl 12.30 ur olika rum.Dykare tätat tätningsplanet.

~~Sön 26.10~~ Alla rum torra inklusive djuptankarna.

Mån 27.10 kl 10 all last utlossad. Kl 11 4 bogserbåtar kommit långsides och förhalat fartyget till Kuhwärderhafen där det förtöjts i pålar kl 13. Ångpumpen i rum 3 upptagits på däck. Kl 16 fylldes ⊞ djuptank för att upphäva en slagsida på 6°.

Tis 28.10 Kl 11.30 4 bogserbåtar avhämtat fartyget för att ta in det i Blohm & Voss docka nr 7. Fartyget indockat kl 14. En dockkran överfört all bärgningsmateriel till Bugsier V som ligger långsides i dockan. Bärgningen är fullbordad.

Skaderapport

Korvettenkapitän Max Boflein, SKN:s ombud, den 16.9- 1.12.41 fortlöpande besiktigat bärgningsarbetets gång för SÅAF:s och SKN:s räkning.
Den första besiktningen, 30 minuter efter explosionen,visade att en bomb

YARRAWINGA 16.9.41

exploderat i vattnet tätt intill fartygssidan STB vid lucka 3 på förkant av bryggan, och sprängt ett stort gål i sidan och att alla rum var vattenfyllda upp till huvuddäck inom 30 minuter. Farttget stod på botten på rät köl .Vid högvatten stod vattnet över trösklarna i hytterna på övre däck. - Den 19.9 inleddes bärgningen med igångsatt lossning av lasten i regi av Bugsier Redderei- u Bergungs AG. Den 7.10 var fartyget flottmen först den27.10 var all last lossad och man kunde konstatera ett hål i STB-sidan vid lucka 3 som hade O die ungeheuren ausmasse von 7 bis 8 meter, ingesamt die verbeulungen sogar 11 mal 8 meter." Det sträckte sig från slaget till övre däck och skottet mellan rum 1 & 2 var "schwer geknickt durch den Wassereinbruch.", liksom långsskeppsskotten i rum 2 och 3. Även skottet mellan rum 4 och 4 svårt skadat. Alla rum i fartyget från för till akter svårt nersmutsade avillaluktande vatten och utläckt olja u maskintankarna. I alla hytter och förrådsrum hade trävirket svällt liksom däcksbeläggningar av linoleum och kork och alla möbelfanér och limfogar i möbler och inredning svällt och lossnat . Arbetet att göra rent pågick från det fartygetlänspumpats och nästan äöda till reparationens sista dag. Hopsamlad brännolja kunnat rädda och omraffineras. V Två specialfirmar reparerade de el. hjälpmotorerna med aggregat och apparater samtidigt som varvet reparerade plåtskadorna. Den 28.10 indockades Yarrawonga i Blohm & Voss docka VII och besiktigades av Doflein och Lloyds. Det fastställdes att även fartygets botten under rum 3 på båda sidor blivit lätt intryckt. Lloyds krävde dragning av propelleraxeln. Efter 21 dygn i dockan, inkl bottenmålning, utdockades Yarrawonga den 30.11 och d 30.11 var reparationen klar efger en utomordentligt kort reparationstid med tanke på de svåra skadorna. Brand- och säkerhetsvakt hållits ombord hela tiden med tanke på flygraider. Även luckkarmar och däcksplåtar d ormerats av vattentrycket och påfrestningarna då fartyget sjönk med sin tunga malmlast. - Den 1.12.41 bogserades Yarrawonga iväg från Blohm & Voss av Switzers Freja och Sigyn. 2 lotsar ombord på sträckan Hamburg-Brunsbüttel. Den 5.12 kom släpet till Kalundborgs redd och fortsatte i gryningen den 6.12 på kvällen 6.12 var släpet utanför Kullen och kom på morgonen 9.12 till Eriksberg i Göteborg, för återstående omfattaade reparationer av inredning och utrustning och återstående plåt-och maskinskador.

P.S Bogseringen Hamburg -Kiel utfördes av Kriegsmarines "Seefalke" och 2 mindre bogserbåtar, Altenwärder & Makenwärder, som Doflein lyckats få disponera. Switzers tog över i Kiel för fortsatt bogering.

Kompletterande uppgifter från Doflein

Omöjligt få tillstånd att reparera maskineriet i Tyskland, måste bogseras

YARRAWONGA 16.9.41

till svensk varv. Det gynnade bärgningen att bomben exploderat på utsidan och tryckt in bordläggningen. Hade den sprängts i rummet skulle sidan ha fläkts upp utåt vilket försvårat anbringandet av tätningsplan. Endast en pontonkran kunna ställas till förfogande för lossningen. Brist på pråmar. Den27.9 skrev Doflein att man nu vid låg- och medelvatten kan gå från för till akter längs hela huvuddäcket men vid högvatten stiger vattnet i alla hytter o,a rum i midskeppsöverbyggnaden till 3/4 meters höjd. Ett svenskt befäl och 2 man är vakter ombord dag och natt i pass. - Den 7.10 skrev Doflein att " heute mittag war das Wasserstand im Schiff bereits um 1½ meter gesenkt worden. " - Mycket svårt att få tag på en firma för prov. reparation av de el. maskinerna som måste fås att fungera förebelysning, styrinrättning, ankarspel etc. Tätningsplanet för hålet vägde 13 ton och konstruerades av stora järnplattor med påsvetsade vertikala dubbel-T-balkar och däröver horisontellt fastsatta bulbjärn som förstyvning. Planet kom att sticka ut 1½ meter från fartygssidan. Vid dockningen 28.10 konstaterades intryckningar o botten STB och BB vid lucka 3,tydligen beroende på stenar på botten som fartyget vilat på. den 12.11 rapporterade Doflein att hålet i sidan nu är fullkomligt tätt och att utdockning väntas 18.11. - Den 19.11 meddelade Doflein att arbetena med de el motorerna försenats men att arbetet lovats vara klart till den 26.11 Denna reparation kostat närmare 18000 RM. "Bugsiers fartyg befinna sig mestadels in diensten der Kriegsmarine." Svårt för Doflein att fm Kriegsmarines tillstånd att använda Seefalke för bogseringen av Yarrawonga från Hamburg till Kiel-Holtenau där Switzers skulle överta hembogseringen.

Den 15.9 fanns följande kvantiteter olja ombord i maskin: 136,55 ton dieselolja, 513 kg cylinderolja, 22½ ton systemolja , 80 kg winscholja.

Sex månader reparation vid Eriksbergs varv

Besiktning afloat vid Eriksberg i Göteborg 9.12.41 ff varvid konstaterats omfattande skador på all inredning midskepps & akter , på brygga, trädäck. kyl- och frysrum, den el. installationen etc med smuts i alla lufttrummor, kortslutningar, dörrar och dörrkarmar som slagit sig , svällda och spruckna möbler, uppblötta durkbeläggninagr osv osv Därtill krävdes en 100%-ig genomgång av allt maskineri som stått under vatten och sölats ner av dy och olja Kvarstod gjorde ävenomfattande plåtskador med riktning av luckkarmar, brädgångar, bottenplåtar, spant osv. Förteckningen på de arbeten som utfördes vid Eriksbergs varv fyller 27 foliosidor - en roman i sig. Så förnyades t.ex enbart i skansen alla skott-och sidopaneler, 8 dörrar med karmar, 22 klädskåp, 8 byråar, 7 soffor med svängda ryggar, 15 kojer, 8 speglar med ramar, en bänk, allla lufttrummor, 2 teakdörrar till däck . I kyl- och proviantfrysrummen måste korkisoleringen förnyas. Inredningen på shelter-

YARRAWONGA 16.9.41

däck midskepps till största delen rivits ut och förnyats.

Reparationslistan är daterad Göteborg 20.6.42, varvets likvida faktura daterad 31.7.42, betalats av Transatlantic den 28.8.42 = 600.000 kr.

Assurans & effekter

Rederiets sluträkning till SKN 11.11.42 814.648:90 varav reparationer 604.650:- och för effekter mm 5144:33.
Mässuppassare Steiner tog upp effekter för 1271:75 som han förlorat i sin vattenfyllda hytt i mellandäck. Han var välekiperad med ulster, 3 par byxor, Cambridgetröja, sidenpyjamas, 6 underställ i ylle, mm och satte u[illegible] även en sedelsamling för 500:- Han fick 475:-
Stuertsbiträdet, salongsuppassaren och kockeleven förlorat för 677-804 per man, samtliga fick ut 475:-
3[illegible]styrman blivit av med sin trenchcoat 125:-, elektrikern förlorat kavaj och handskar 31:-, 2e maskinisten en läderresväska med kläder 328:50
För det högre befälet inga förluster.

Totalkostnad för tyskreparation RM 133.293:95
Tysk bärgarlön RM 225.000:-
Lastmottagare var Haeger & Schmidt GmbH,Hamburg. Lasten värd RM 213.407:-
Dispache given i Hamburg 14.3.44 (Dispachör Harry Burkard)
(Detaljer på SKN EII Dispacher)

Egna noteringar

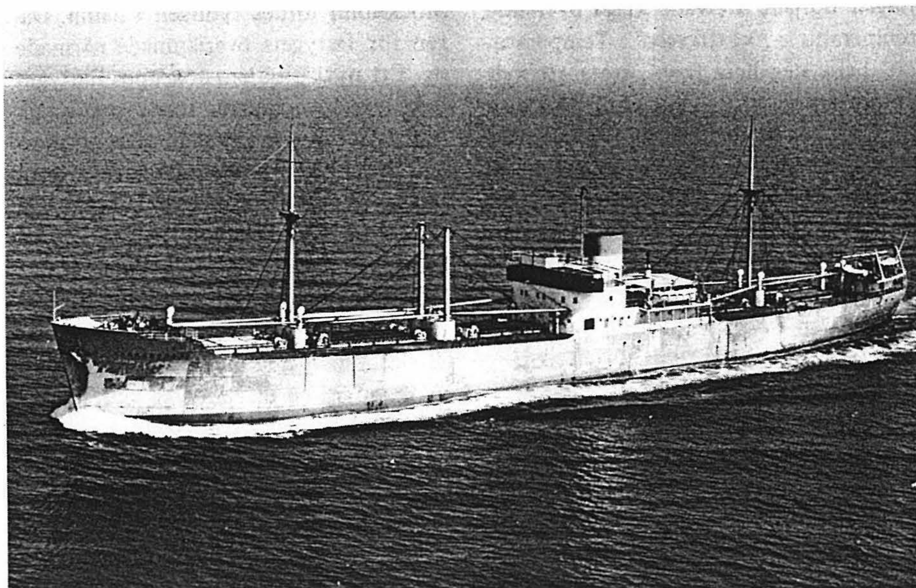
Kortfattat i pressen

E[illegible]kort TT-kommuniké från UD tillkännagav endast att Yarrawonga pm sin andra resa skadats i Elbemynningen av flygbomber och satts på grund och att besättningen oskadad införts till Hamburg för hemsändning. -Den 14.10 o[illegible]alade Göteborgs Morgonpost att Yarrawonga bärgats, genom tyska marinens försorg. Ankomsten till Göteborg 9.12.41 uppmärksammats kortfattat och inga detaljer om vad som hänt läckt ut.

Historik

Motorfartyg på 4859 brton byggt 1941 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. 127,4 B. 17,2 Tillhörigt red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg. Systerfartyg till Kookaburra,Mongabarra,Parramatta och Mangarella. Sjösatt 3.4.41 för red AB Wallenco (Olof Wallenius) I Stockholm och döpt till Rigoletto men såldes före leveransen till Transatlantic och gick ut på provtur den 14.8.41 som Yarrawonga = Södra Korset. 9050 dw Open shelterdäckare med 2 genomgående däck, 4 rum, djuptankar på 1000 ton, 3 för- och 2 akterluckor, 2 master på masthus och ett par bompålar mellan lucka 2 och 3. 12 bommar för 5-tonslyft med extra riggning till 2

YARRAWONGA 16.9.41



av dem för 15-tonslyft. Inredning för 4 passagerare i hus på båtdäck där även befh 2 rum inrymts liksom mat- och röksalongerna och stuerts hytt. Befälsinredning på shelterdäck midskepps. Besättningen akter. - En 6-cyl 2-takts enkleverkande direkt omkastbar B&W-motor av ny typ på 5400 ihkr vid 105 varv/min. Den första motorn av denna typ fick Sven Salén 1941. Vevaxel och stålgjutgods från Motala verkstad. 2 hjälpmotorer om vardera 172 ehkr och en på 115 ehkr kopplade till en 114 resp en 76 kw dynamo.. Fart på last 14 knop. Efter reparationen vid Eriksberg dec 41- juni 42 kom Yarrawonga i Rödakorsfart. Den 5.8.42 lämnade hon Rivöfjorden i barlast tillsammans med Fenris, Akka, Bardaland och Moggabarra för att insättas i spannmålstrafiken från Montreal till Pireus/Saloniki. Samtliga vitmålade med röda kors och nationalitetsmärken på däck och sidor och blå toppar på skorstenarna. 3 andra svenska fartyg lastade då redan i Montreal, nämligen Eros, Camelia och Formosa. - I jan 44 kom Akka och Yarrawonga till Pireus med last av tillsammans 15570 ton livsmedel till det svältande Grekland. Den 22.12 44 avgick Yarrawonga från Buenos Aires med salpeterlast och kom 11.2.45 efter 2½ års bortovaro till Göteborg, närmast från Kristiansand och i sällskap med Schweiziska RK-fartyget Henri Dunant.Befh var N.H.Hansson Hon hade gjort 10 resor sammanlagt för RK Canada-Grekland och av den ursprungliga besättningen från aug 42 återstod 8 man. - Första fredsresan gick från Göteborg 29.6.45 till Buenos Aires. Därifrån avgick hon 8.9.45 mot Landskrona. Gick sedan pm USA till juli 46 då hon äntligen kunde insättas på Australienlenjen. I sept 1966 överfördes Yarrawonga till rederiets Västafrikalinje, men tiderna hade förändrats och ingenting lönade sig längre. I okt 71 såldes Yarrawonga till Sanmar Cia Naviera SA i Pireus och lämnade Göteborg 21.10.71 som African Glory med Panamaflagg. - Gick sedan Grekland-Västafrika till juni 78 då hon den 2.6 anlöpte Spezia i Italien för nedskrotning.

Lloyd-Hotel Hamburg

gegenüber dem Hauptbahnhof Stadtseite ... Abfahrtseite

Inh.: Joh. Schlee

Steintorwall 7-8, Spitalerstraße 1-5

Fernruf: Sammel-Nr. 32 15 81 / Telegr.-Adr.: Lloyd-Hotel / Bankkonto: Vereinsbank in Hamburg, Abt. Barkhof unter Joh. Schlee

Kopia

Kopia

Hamburg, den 5. November 1941.

Herrn
Capitän E k ,
„ M.S. Yarrawonga ".

Einliegend erhalten Sie die Hotelrechnungen für die Zeit vom 1.11.- 5.11.41 für folgende Herren:

Cpt. E k	RM.	23.--
Söderberg	"	23.--
Teuhagen	"	23.--
Eckmann	"	23.--
Soensson	"	23.--
Ericsson	"	23.--
Andersson	"	23.--
Sörensen	"	23.--
Johannsen	"	13.80
für Frühstück		
Cpt. Ek	"	59.--
	RM.	256.80

mit der Bitte um freundl. Begleichung.-

Heil Hitler !

Lloyd Hotel Hamburg
Joh. Schlee

8/XI.41 Betrag dankend erhalten

RESTAURANT **Lloyd** UND KAFFEE

INHABER: HANS SCHUMACHER

Hamburg 1 * Steintorwall 7-8 * Ecke Spitalerstraße * Gegenüber d. Hauptbahnhof

Bankkonto: Vereinsbank in Hamburg, Abteilung Barkhof

An das

Frachtcontor G.m.b.H. Fernruf:  32 44 84

Hamburg
Alsterdamm 16-18

HAMBURG 1, 1.10.41.

Laut telefonischer Verabredung überreiche ich Ihnen einliegend die Belege für bis jetzt an die Schweden verabfolgte Speisen u. Getränke:, der Besatzung des Schiffes " Yarrawonga "

18.	Sept.	RM	75.62
19.	"	"	25.47
20.	"	"	36.11
21.	"	"	42.60
22.	"	"	33.71
24.	"	"	32.60
25.	"	"	14.45
26.	"	"	19.91
		RM	280.47

Ich bitte um gelegentliche Begleichung

Heil Hitler!

Lloyd-Restaurant
Hans Schumacher i/v. [signature]

Einliegend Belege.

Betrag dankend erhalten
Hamburg, den 22. X. 1941

Lloyd-Restaurant
Hans Schumacher i/v. [signature]
HAMBURG

1) H.M.S.GÖTEBORG 17.9.41

33 DÖDA DÅ TRE SVENSKA JAGARE SPRÄNGDES VID HÅRSFJÄRDENS ÖRLOGSBAS . TYSKT SABOTAGE ELLER SJUNKBOMBSEXPLOSION?

Sammanfattning .

Göteborgs systerfartyg ,jagaren Stockholm ,var på ingående till Märsgarnsviken vid Hårsfjärden,då de första 2 explosionerna kl 09.58 ons 17.9.41 skakade Göteborg som låg förtöjd vid jagarbryggan med Klasx Horn långsides och innanför Klas Horn Klas Uggla .Med knapp tidsmarginal undgick Stockholm att dela dessa 3 jagares öde.69 man befann sig ombord på Göteborg,men 300 man av de 3 jagarnas besättningar hade permission. En del permittenter återkom i buss för att återgå i tjänst då de första explosionerna skakade marinbasen. Den första explosionen inträffade på Göteborgs akterdäck där just löjtnant Horwitz höll på att demonstrera aktre tubstället för tillträdandex tubbefälhavaren Leonardsson, och den följdes omedelbart av en oerhört kraftig explosion och 150 höga eldpelare och ofantliga svarta rökmoln förvandlade den soliga fjärden till ett inferno när alla 3 jagarna övertändes under upphörliga explosioner. Att de 3 jagarna förtöjts intill varandra dikterades av nödvändigheten att spara olja för kraft,belysning,värme etc. Iland övertändes flera byggnader och raserades av tryckvågorna. Fönster klirrade och möbler skakade i husen 6 km från Hårsfjärden och explosionerna och deras verkningar syntes och hördes 10 km i alla riktningar, ända in i centrala Stockholm där oroliga människor trodde kriget kommit, ett intryck som förstärktes av sirener från alla stadens utryckande ambulanser och brandbilar. 56 man man på Göteborg hann hoppa överbord eller klänga iland på förtöjningarna innan fartyget omvärvdes av brinnande olja.Många på däck kastades i vattnet av tryckvågen från den första explosionen.En furir hann bära upp en skadad eldare ~~fråmxmaskim~~ på sin rygg från eldrummet. De 2 officererna vid aktre tubstället och 11 man försvann i eldhavet. Kl 10.15 sjönk Göteborg med aktern före men på rät köl. I över en timmes tid fortsatte explosionerna och jagarna var helt insvepta i eld och rök. Av de flesta av de saknade återfanns många aldrig. Likdelar hängde i björkarna och låg uströdda i terrängen inom flera 100 meters radie runt jagarbryggan, delar som fick plockas ihop i lådor och var omöjliga att hänföra till en viss person. - För ytterligare detaljer se Klas Horn. - De skadade fördes i första hand til lasarettsfartyget Prins Carl där läkarna opererade på löpande band. Andra sändes i ambulanser till olika Stockholmssjukhus för vård. Att en tysk 5:te kolonngrupp låg bakom jagarkatastrofen låg nära till hands att misstänka i akt och mening att hetsa upp en opinionsstorm i landet mot den hotande kommunistfaran och dra med Sverige i korståget mot Sovjetunionen som inletts den 22.6.41 . Att något misstag gjorts vid demonstrationen av BB aktre torpedtubställ låg för den militära expertisen närmare tillhands att utgå ifrån

H,M.S.GÖTEBORG 17.9.41

vid de undersökningar som genast inleddes. 3 vittnen uppgav att de sett ett flygplan störtdyka mot Göteborg och fälla något föremål omedelbart före explosionen på jagarens akterdäck. En styrman på depåfartyget Svea som låg 200 meter från jagarna såg ett bombliknande förmål falla från planet och just som det borde ha nått vattnet kom explosionen. En Flaggkorpral såg detsammafrån en hytt på Svea och e vpl på tendern Sökaren kom med en likartad berättelse. 3 plan från Roslagens flygflottilje befann sig kl 10 den 17.9 över Hårsfjärden och ett plan övningsstörtdök mot jagarbryggan just som explosionerna inträffade, men inget av planen hade ens bombatrapper ombord. "De gjorde iakttagelserna torde hava varit efterhandskonstruktioner." Ångpannorna på de 3 jagarna var avsläckta vid tillfället.

De döda från Göteborg

† Löjtnant Per Arne A:son Horwitz, Stockholm, 30 år
† Flaggartilleristyrman Ivar Reinhold Dannhed, Nättraby, 49 år
† Flaggmaskinist Herman Ludvig Olsson, Karlskrona, 44 år
† Förrådskonstapel 2 gr. Emil Gottfrid Redholm,Tving, 45 år
† Flaggkorpral Gunnar Torbjörn Leonardsson, Landskrona, 27 år(Nygift,2 dagar ombord)
† Flaggkorpral Erik Arthur Härstedt, Bollerup, 29 år
† Högbåtsman Srthur Sigfrid Lindros, Anderslöv, 42 år
† Högbåtsman Sven Olof Julius Fridolfsson, Rödeby, 40 år
† Furir Gunnar Wilhelm Allan Olsson, Stävie, 22 år
† Furir Karl Lennart Fröjd, Hornsdal, 21 år
† 2e Kl. sjöman Bror Anton Evert Berntsson, Lindberg,Halland, 18 år
† Vpl Fritz Evert Agne Olsson, Glimminge, Kristianstad, 21 år
† Vpl Axel Leonard Hageltorn, Laholm, 21 år.

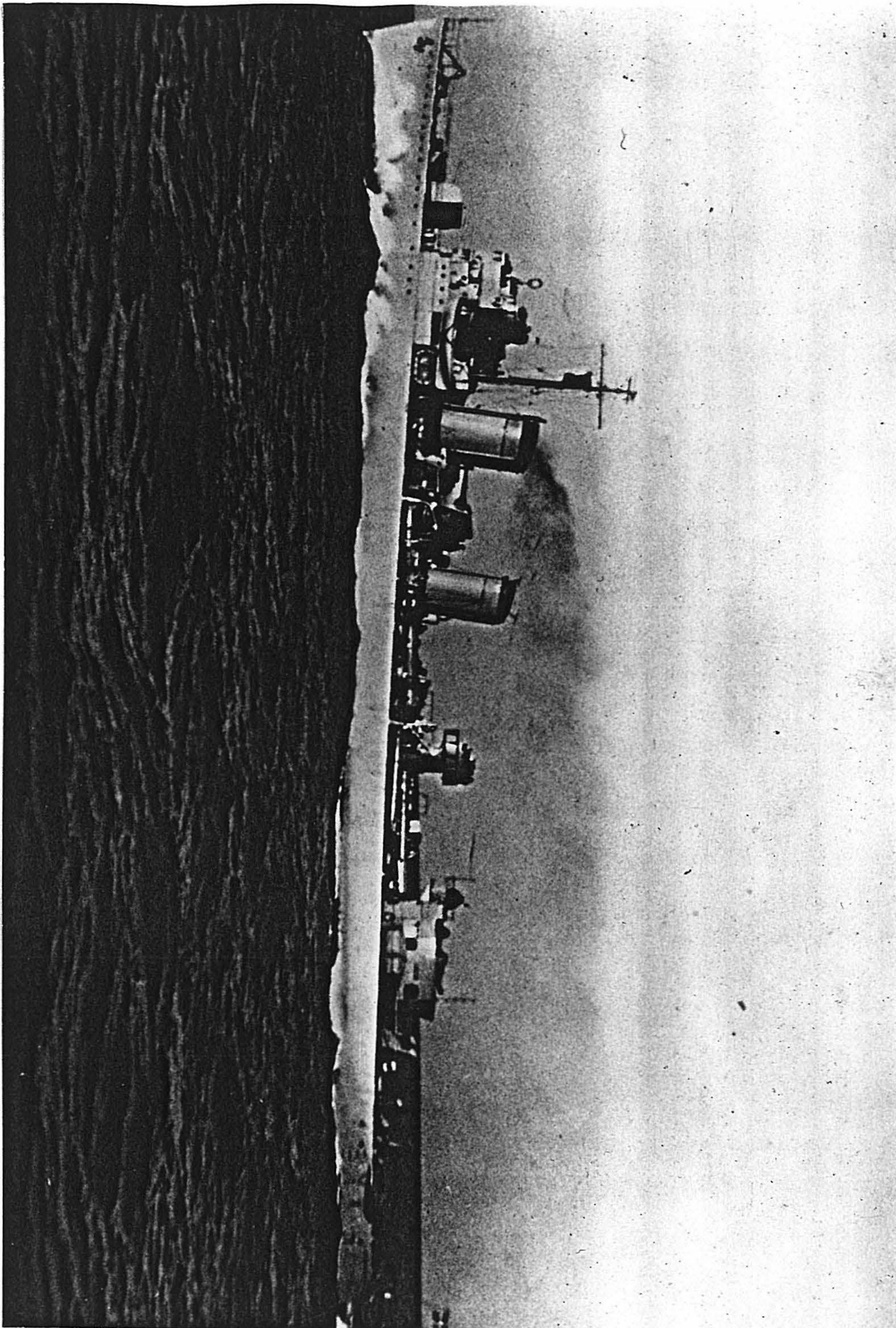
FÄLTKRIGSRÄTTENS UTREDNING

10.6.43 fastslog Kustflottans fältkrigsrätt efter utredning av Marinen i samarbete med spionpolisen och teknisk expertis att en mindre explosion inträffat på Göteborgs akterdäck där torpedernas stridskoner befinner sig i normalläge i utskjutningstuberna,och att denna mindre explosion följts av en kraftig explosion under däck som fläkt upp däcket för- och akteröver på ungefär samma ställe. En torpeds stridskon har an laddning av 300 kg trotyl och i konens spets sitter 4 metallstänger som böjs bakåt då torpeden träffar varvid explosionen utlöses. Utlösningsmekansimen skyddas av en varnande röd ullgarnstofs,men den kan ju ha avlägsnats för demonstration. Explosionens plats,flammans och rökens färg och detonaxtionens ljuskaratär talar för torpedexplosion. En stridskon antages genom ofullständig initiering ha bringat de 2 andra konerna att skaka loss och falla ner i turbinrummet genom skylightet där de antänts av den utbrutna elden och detonerat.

H.M.S.GÖTEBORG 17.9.41

I Klas Ugglas aktre turbinrum fann dykare 2 oskadade stridskoner som på detta sätt fallit ner genom skylightet från tuberna och Klas Horn företedde skador som talade för samma explosion i turbinrummet som på Göteborg. "Om man sålunda skulle förutsätta en ofullständig detonation av en stridskon såsom explosionens utgångspunkt så förutsätter detta å sin sida att stridskonen icke initierats genom de normala tändanordningarna utan på något onormalt sätt. " - Större delen av handlingarna hemligstämplades. Först den 10 nov. 1960,efterframställning till Krigsarkivet,kunde en av Sv.D. medarbetare få ta del av den 15 cm tjocka dossieren. Vad sabotageteorin beträffar framgick av handlingarna att försök i Bofors klarlagt att en laddning på 1 kg dynamit,placerad intill en stridskon,fått denna att explodera.För att åstadkomma en ofullständig initiering av en stridskon - utgångspunkt för sabotageteorin - skulle det sålunda inte ha behövts en så stor laddning. Att oförmärkt anbringa en betydligt mindre laddning försedd med tidsinställd tändare,t.exmellan mellan skeden och stridskonen i en torpedtub,kunde ej ha stött på några större svårigheter.Jagarens egna besättningar och folk från andra fartyg vid basen kan ha haft tillfälle härtill,och det kan inte uteslutas att helt utomstående personer iförda flottistuniform kunnat ta sig ombord på Göteborg och anbringa en sådan laddning utan att väcka misstankar. Primärexplosionen skedde vid Göteborgs aktre torpedtubsställ genom en ofullständig detonation av en stridskon i tubstället. Katastrofen förvärrades av osäkrade sjunkbomber. De sjunkbomber som fanns på Göteborg och Klas Horn exploderade inte innan fartygen sjönk,men åtminstone Göteborgs och troligen även Klas Horns sjunkbomber exploderade under vattnet genom sina normala utlösningsanordningar , som varit isntällda på ett visst djup. Klas Ugglas sjunkbomber synas ha exploderat genom branden.Sjunkbombsexplosionerna sprängde sönder Klas Horns akterskepp så att det över huvudtaget inte kunde bärgas. Sjunkbomberna borda ha varit säkrade i hamn men med tanke på att jagarna använts för eskorttjänst,ofta med kort varsel, synes denna underlåtenhet ha varit av ringa beskaffenhet. Sjunkbombsfällarna och kastarna var låsta och sjunkbomberna oåtkomliga varför risk för detonation förelegat endast om hela fartyget sjunkit. Det är uteslutet att primärexplosionen på Göteborg orsakats av en sjunkbomb. Ett ganska starkt bevis för att Göteborgs sjunkbomber exploderade under vattnet är utseendet på den spårljusammunition som bärgats från jagarens durkar akterut. Lådorna synes ha varit utsatta för ett kraftigt från alla håll verkande tryck. Lådsidorna utvisade fullständiga avtryck av patronernas konturer men ammunitionen hade inte exploderat. - Senaregjorda rekonstruktionssprängningar av 2 stridskonsladdningar från Göteborgs torpeder utvisade att omen torped hade exploderat fullständigt så skulle samtliga stridskoner i torpedstället d.v.s 900 kg Novit, ha detonerat samtidigt,Mot detta talar omfattningen av skadorna på Göteborg . Allt talar för en ofullständig detonation av en

H.M.S.GÖTEBORG 17.9.41



av stridsspetsarna i det aktre torpedtubsstället. " I den mån svårigheterna ökar att förklara uppkomsten av xx primärexplosionen genom olyckshändelse av ena eller andra slaget, i samma xxåxxå mån växer givetvis sannolikheten för att en sabotageakt vållat explosionen.Mot sistnämnda antagande finns ingenting som strider ur teknisk synpunkt sett,ehuru å andra sidanx ett sådant antagande till ingen del har tekniskt kunnat bevisas."

Överlevt mot alla odds

En man som höll på att skrubba däcket på Klas Ugglas aktre brygga vid ex-

plosionen undkom mirakulöst nog med livet.Han befann sig endast 20 meter från explosionshärden utan skyddande föremål emellan men något vid sidan av sprängkraftens huvudriktning i en "relativt skyddad sektor." Mannen slogs omkull av tryckvågen,kläderna slets delvis av kroppen ,han hade svårt att andas,kände något slags sveda invärtes och blev mycket omtöcknad. Endast 50 meter från Göteborgs akterskepp befann sig 3 man från Klas Horn i en eka.Det var stamanställde Gösta Ragnar Kristiansson,Sollentuna och hans kamrater Sven Olof Lind och Per William Persson. De hade minuterna före explosionen befunnit sig på Göteborgs akterdäck i väntan på en förbindelsebåt som skulle hämta dem över till Prins Carl. De hade fått tid hos tandläkaren på lasarettsfartyget. De uppehöll sig alldeles intill aktre torpedtubsstället och såg hur instruktionen vid tuberna inleddes. Förbindelsebåten kom inte men Lind lyckades få låna en eka från ett mindre intilliggande fartyg.De 3 klättrade nerför lejdaren ,stötte ut och började ro mot Prins Carl. De hade rott 40 sekunder då det small. Ekan var då 50 meter från Göteborgs akterskepp och männen hade just tittat på de 3 flygplan som flög över jagarbryggan. Vid explosionen slungades ekan på tvären och ett väldigt splitterregn piskade vattnet , men alla 3 tog sig simmande iland och kastades rakt in i räddningsarbetet,

Jakt på hemliga agenter.

Säkerhetstjänsten gjorde efter katastrofen razzior i kommunistiska och nazistiska partilokaler o.dyl. Politiska ytterlighets element förhördes ingående med ledning av uppgifter man fått in vid razziorna.Hösten 1942 hördes bl.a en norrman som på tal om jagarkatastrofen till en svensk sagt att " det skulle inte skada om svenska flottan ofta fick kännas vid sådana åderlåtningar" och att " om du nämner mit namn i samband med Hårsfjärds-katarstofen så skall ditt namn inte vara mycket värt." Norrmannen medgav att han kanske sagt så men bara som ett dåligt skämt. Kommunister i förhör försökte alltid försvåra utredningen genom att enligt sina agentinstruktioner vägra lämna upplysningar. Enligt vad en officer uppgav för Krigsrätten våren 1942 hade det funnits 5 kommunister på Klas Horn men att dessa sedan 14 dagar före olyckan stått under bevakning av särskilt avdelad personal enligt polisens instruktioner. Ingen av dessa hade agiterat ombord och varken polisen eller befälet hade haft särskild anledning att misstänka dem för sabotage. - Efter Fältkrigsrättens avkunnade beslut den 10.6.43 utfästes från olika håll sammanlagt 15000 kr i belöning till den som kunde lämna sådana upplysningar att ev. gärningsmän kunde gripas. Till nyåret 1944 inkom till polisen 23 anmälningar. Imgen av dem kunde dock bidraga till att stärka hypotesen om sabotage, Flera av anmälningarna gick ut på att personer sett ett föremål falla från de plan som flög över

jagarna vid explosionen. Dessa vittnesmål togs upp igen i mars 1944 av krigsrätten men kunde avfärdas som helt värdelösa. Inget av planen hade haft bomber ombord. - En annan detalj på vilken utredarna lade ner ett utomordentligt arbete gällde det mystiska brev med en ritning av jagaren Ehrenskiöld som den 9.10.41 avsänts från Stockholms Central adresserat till Herr Johan Bergström i Ljusdal. På ritningen hade ett kryss satts vid det aktre torpedtubsstället och en skiss inritats som bl.a utvisade jagarbryggans på Hårsfjärden belägenhet. Ritningen var påskriven "Tack för lånet." Säkerhetspolisen bedrev en fantastisk klappjakt för att spåra den mystiske Johan Bergström över praktiskt taget hela landet. Inte minsta uppslag ignorerades. Ett par personer tyckte sig känna igen handstilen på ritningen, men längre kom man inte, och brevgåtan är fortfarande olöst.

BÄRGNINGEN.

Göteborgs vrak låg efter katastrofen på 22 meters djup på rät köl, nersjunket i dyn och med söndertrasat akterskepp. Skrovet var bräckt akterut, däcken upprivna. Specialutbildade marindykare började den 21.9 söka efter icke exploderade minor och sjunkbomber för att desarmera dem. Lik påträffades. Den 1.10 meddelades att dykare tagit upp liken av löjtnant Horwitz, styrman Dannhed och en okänd. Jagarvraken låg solfjädersformigt med Göteborg ytterst och Klas Uggla närmast kajen. Akterskeppeb hade fastnat i varandra och ett tjockt lerlager måste muddras bort från Göteborgs akterdäck. Sedan frigjordes akterskeppen från varandra varefter Göteborgs förskepp lyftes undan för undan med hydrauliska domkrafter placerade på pontonerna Oden och Frigg och lyftbrokar drogs under skrovet. Det mesta möjliga av lösmateriel bärgades efterhand. Den 16.11 hittades liket av vpl Axel Leonard Hageltorn från Laholm. Den 22.11 började Hermes Och Neptun bogsera Göteborgs förskepp hängande mellan Oden och Frigg med desitination Finnboda varv. Bogsersläpet var 40 meter brett och gick över Mysingefjärden, sedan mellan Aspö och Segelholm, över Jungfrufjärden och Kanholmsfjärden via Kalvö och Sandö Sugga, vidare genom Lindalssundet och Oxdjupet samt via Garpen till Finnboda varv dit släpet kom 23.11. Undersökningen av det sönderslitna vraket tog närmare en månad. Ett lik hittades inklämt mellan 2 skott i ledrummet, spridande en ohygglig stank, och identifierades som förrådskonstapel Redholm från Tving. Han kremerades och gravsattes i Tving. Den 15.12 hittades kvarlevor av ett offer som med säkerhet konstaterades vara förrådskonstapel Redholm varför den tidigare som Redholm jordfäste mannen måste betraktas som okänd. Den 16.12 hittades i en hytt rester av matros Anton Evert Berntsson, Norra Näs, Varbreg. Läkare fastställde att han hade drunknat och han jordfästes 18.12 i Lindbergs kyrka i hemorten.

Göteborg i tjänst med nytt akterskepp 1943

Endast förskeppet gick att reparera. Det sammanbyggdes med ett nytt akterskepp

H.M.S.GÖTEBORG 17.9.41

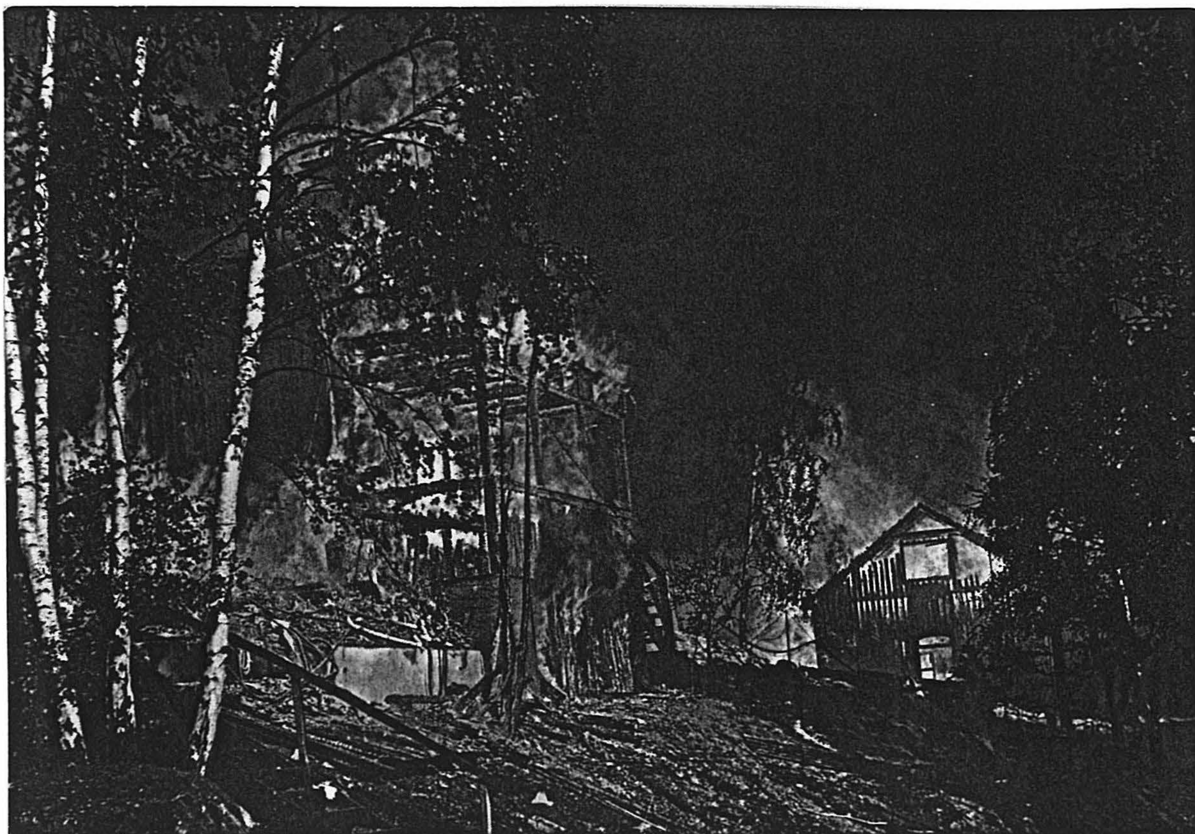
byggt vid Oscarshamns varv som bogserades upp till Stockholm. Den 26.7.43 gick den nya jagaren Göteborg ut på provturer från Finnboda runt svenska kusten och införlivades med svenska marinen. Under befäl av kapten Ha cke förenade sig Göteborg den 1.10.43 med Göteborgseskadern under befäl av kommendör Weinberg. den 22.11 43 överlämnades vid en högtidlighet ombord till jagaren en sidenflagga från skeppsredare Tor E.J:son Broström, avsedd att hissas pm nationaldagen, på konungens födelsedag och vid strid. - Den 9.99.44 deltog Göteborg i räddningsarbetet utanför Stora Pölsan där tyska ss Westfalens topederats och gick under med stora förluster i liv.(Se Ulven 15.4.43)28.2.58 föreslog CM K.M:t att som en konsekvens av de nedprutade anslagen till marinen bl.a Göteborg och Klas Horn skulle utrangeras. Den 14.8.1962 sänktes Göteborg vid målskjutningar med stridsammunition i Hanöbukten. (Se Historiken)

Historik

Jagare på 1040 depl.ton byggd 1935-36 vid Götaverken i Göteborg av stål. L 93 B. 9,7 Tillhörig Svenska Marinen. Den första av de s.k Stadsjagarna av vilka Stockholm blev nr 2,sjösatt vid ÖVK 24.3.36.Sedan följde 1938-40 Malmö,Karlskrona,Norrköping och Gävle. De var längre,snabbare och kraftigare bestyckade än Klas Horn/Klas Uggla. De därpå följande stadsjagarna Visby, Sundsvall,Hälsingborg och Kalmar 1942-43 blev något smalare,9,2 och på 1150 depl.ton. - Göteborg sjösattes 14.10.35 i närvaro av bl.a statsministern statsministern,statsråden Möller och Wennerström,amiralerna Lybeck och Åkermark,marinöverdirektör Schoerner m.fl. Tors 1.10.36 gick Göteborg ut till Vinga för att under befäl av KK Granström inleda varvsprovturerna som efter 6.10 blev omfattande turer nedåt Kattegatt och Öresund. Den 9.10 uppnåddes över 40 knop under 2 timmars focering i Kattegatt. Göteborgs huvudmaskineri bestod av De Lavals ångturbinmaskineri på 32000 hkr med 4 propellrar och 3 oljeeldade Penhoet-pannor.En nyhet för Göteborg/Stockholm var överhettning av ångan i samband med högt ångtryck = 25 kg per kvcm ångtryck och 125° överhettning. Härigenom ökades effekt och ekonomi och hkr-antalet var vid första provturen 1.10.36 uppe 1 31000 axel-hkr mot c:a 24000 på Ehrenskiöld och Nordenskiöld år 1927. Den höga farten vanns bl.a genom användning av lättmetall till däckshus,garnering mm och genom det ökade pamntrycket. Vid byggandet av Göteborg användes el.svetsning i stor utsträckning för första gången efter att ha praktiserats i mindre skala på kryssaren Gotland 1934. Bestyckning: 3 st 120 mm kanoner, 6 st 25 mm lv-aka, 2 ksp, 2 sjunkbombskastare, 6 st 53 cm torpedtuber i 2 st trippellavettage. 135 mans besättning. (1939) Göteborg & Stockholm representerade ett betydligt ökat stridsvärde i relation till Klas Horn/Klas Uggla. Bränsleförbrukningen mindre än på de tidigare jagarna trots större deplacement. Bland de gåvor som

H.M.S.GÖTEBORG 17.9.41

i okt 1936 överlämnades till Göteborg kan nämnas 2 akvareller med Göteborgsmotiv målade av Kerstin Glimstedt-Eriksson, en tavla av Spiros Xenos föreställande Göteborgs hamn och flera sidenfanor.Konstverken hängde i UO-mässen och gunrummet och gick förlorade 1941.- Efter ombyggnaden 1942-1943 var Göteborg i tjänst fram till 1958 då CM den 28.2 föreslog till Kungl.Ma:jt att utrangera Göteborg och Klas Horn p.g av de nerbantade anslagen till Marinen. - Avrustad till målfartyg kom Göteborg til 14.8 1962 att mot alla beräkningar gå till botten i Hanöbukten, offer för en välriktad salva med skarp ammunition från jagarna Halland,Hälsingland och Östergötland. Man hade som vanligt förberett omfattande åtgärder för att snabbt kunna rädda målfartyget men nu hannman inte få ombord pumpar i tid Svårt skadad under vattenlinjen sjönk Göteborg allt snabbare med aktern före och måste överges. Mjukt kantrade hon över på STB-sidan och under "ivakt" på de kringliggande örlogsfartygen reste hon stäven mot skyn kl 16.30 och försvann i djupet.Ett ärofullt slut för ett fartyg som för all framtid fått sitt namn inristat i svenska Marinens annaler. Hennes skrotvärde i avrustat skick var närmare 100.000 kr. Göteborgs vrak kom att bli till stort förfång för trålfisket eftersom det sjunkit i centrum av det bästa fiskeområdet i Hanöbukten, kallat Torpet, men Svenska Sydkustfiskarnas Centralförbund avböjde sprängning av vraket eftersom det då bara skulle spridas ut över ett änou större område. Fiskarna bad i okt 62 marinen att ordentligt utmärka platsen för Göteborgs vrak.



Hårsfjärden 17.9.41

2)

H.M.S.KLAS HORN 17.9.41

33 DÖDA DÅ TRE SVENSKA JAGARE SPRÄNGDES VID HÅRSFJÄRDENS ÖRLOGSBAS . SABOTAGE BAKOM EXPLOSION VID TT- STÄLLET?

Sammanfattning.

Klas Horn låg ons 17.9.41 förtöjd emellan Jagarna Göteborg och Klas Uggla vid Märsgarnsvikens jagarbrygga på Hårsfjärden - med Göteborg ytterst och Klas Uggla innerst - då Göteborgs akterskepp efter 2 explosioner kl 09.58 sprängdees sönderoch omvärvdes av brinnandeolja från tankarna i turbinrummet Den brinnande oljan, som i ett 15 cm tjockt lager spreds over viken,satte Klas Horn i brand, sjunkbomber och toppeder på akterdäck exploderade och Klas Horn kantrade kl 10.10 med kölen upp efter våldsamma explosioner i ammunitionsdurkarna.Lågorna slog upp till 200 meters höjd och en kilometerhög svart rökstod syntes milsvitt omkring . Större delen av jagarens besättning hade permission men 15 man dog i infernot ombord på Klas Horn. SW vind drev oljan bort från 2 vedettbåtar i riskzonen men depåfartyget Niord måsta skyndsamt förhalas undan splitteregnet och eldhavet. Delar av jagarna föll ner inom en vidsträckt radie kring den brinnande jagarbrygg-an och all personal på Märsgarnsholme beordrades till skyddsrum.Granater och glödande stålskrot föll överallt på den bergiga holmen och skogen vid stranden sattes i brand av oljan på vattnet. Sjukhuset och marketenteriet övertändes,posthuset fick ena väggen bortsliten och bröts loss från grundvalarna av tryckvågorna från explosionerna, alla träd rensopades på lövverk En man som stod vid marketenteridisken kastade ut genom fönstret och blev hängande över en trädgren. Många vpl i posthuset och markan skadades av glassplitter. Trots splitteregnet och explosionerna som pågick i en timmes tid skyndade barkasser och slupar från fartyg i närheten in i infernot för att bistå kamrater i vattnet och iland organiserades snabbt räddningsarbetet. Schockskadade och brännskadade måste tas omhand, sårade bäras i säkerhet. Området avspärrades hermetiskt och endast ambulanser, polis och brandkår släpptes igenom.Hela Hårsfjärden stängdes av, även för yrkesfiskarna och TT meddelade i en extra nyhetsutsändning i Riksradion kl 15 det inträffade för att lugnaalla oroliga människor som trodde kriget kommit .Deflesta sårade fördes i första hand till lasarettsfartyget Prins Carl där flera blodtransfusioner sattes in och en man fick splitter bortopererat ur hjärnan. Svårst sårade fördes vidare till Karolinska Sjukhusets Garnisonsavdelning och till Serafimerlaserettet i Sthlm. Omedelbart efter olyckan anlände CM, amiral Tamm och försvarsminister Skjöld i bilar till Hårsfjärden och chefen för Kustflottan kom med flyg direkt från flygplanskryssaren Gotland. Från Statens Krim.tekniska Anstalt kom docent Harry Söderman med en stor stab medarbetare. En uppsamlingsplats för lik och likdelar ordnades i en barrack. Det hängde likdelar i träden, låg slamsor utspridda i terrängen,flöt delar av människor i oljan på vattnet....

H.M.S.KLAS HORN 17.9.41

Klas Horns vrak låg på kvällen 17.9 med kölen upp , med däckshus och skorsten nerbxorrade i dyn på 16 meters djup och med akterskeppet totalt söndersprängt av exploderadde torpeder och sjunkbomber. Som i fråga om Göteborgs skulle det visa sig att endast förskeppet skulle kunna repareras. -Sön 21.9 hölls en minneshögtid vid katastrofplatsen och en i Skeppsholmskyrkan i Stockholm. Solen flödade från en klar septemberhimmel men den oljetunga brandlukten hängde kvar kring svartbrända björkar och nerbrunna hus. Göteborgs masttopp stack upp som ett svartnat kors på en massgrav. Ett stenkast från den nerbrända jagarbryggan, av vilken endast förkolnade pålar återstod,skymtade Klas Horns stäv från vilken luftbubblor steg upp ur djupet. Längss stränderna smetade tjock olja och förkolnade vrakspillror. Sjukstugans väggar lutade mot varandra som ett korthus. Av stabspastorna expedition fanns bara betonggrunden kvar, av marketentet endast brandlukten.Hela området var översållat av plåskrot från jagarna men en kur med 350 kg dynamit hade klarat sig oskadad. På en förkxxxxxxxx kolnad gren i ett träd med avbränt lövverk haängde en trasig livboj från Klas Uglla kvar. - 33 sjömän hade dött här ,långt ifrån begrepp som böljesång och blånande hav och sjömansgrav. Framför ett altare i svart paraderade de 3 jagarnas besättningar.Efter Karl XV:s sorgemarsch och "Vår Gud är oss en väldig borg" talade stabspastor Lineberg varefter Chefen för I:a Jagardivisionen från en jolle sänkte en höstlig krans med blågula band i djupet intill Göteborgs masttopp. Chefen för Kustflottan blottade sitt huvud,liksom alla de andra. - I Skeppsholmskyrkan i Sthlm infann sig konung Gustav V,kronprinsparet Gustav Adolf,prinessan Sibylla, prins Carl , Prinsparet Oscar Bernadotte,statsminister Per Albin Hansson riksmarskalken Vennersten, ÖB general Törnell, överståthållare Nothin mfl och marinlottor samlade in pengar till de anhöriga. Minneshögtider hölls även i Karlskrona,Malmö och Köpenhamn och kondoleanser inkom till regeringen från fältmarskalk Mannerheim, Oberkommando der Wehrmacht,Oberkommando des Heeres och Oberkommando der Kriegsmarine (Storamiral Raeder). - Mån 22.9 sänkte civilarbetarna vid Hårsfjärden en krans vid Göteborgs vrak. - kxx Fre 26.9 kl 15 jordfästes i Skeppsholmskyrkan 3 döda,nämligen flaggkorpral Olof Alfred Forsmark från Klas Uggla samt 2 okända från Klas Horn & Klas Uggla. Forsmarks stoft fördes till Norrköping, de 2 okända gravsattes på Galärvarvets kyrkogård. -Lör 27.9 jordfästes eo okänd från jagaren Göteborg vid en högtidlighet i Amiralitetskyrkan i Karlskrona. Denokände kremerades i Karlshamn och urnan gravsattes fre 2.10 i urnlunden på Karslkrona kyrkogård. -Fre 2.10 meddelades att liken av löjtnant Horwitz,flaggstyrman Dannhed och en okänd hittats i Göteborgs vrak. Fre 17.10 hittades liket av flaggmaskinist Herman Ludvig Olsson från jagaren Göteborg. 4 lik hittades i Göteborgs vrak i dec 41 i docka vid Finnboda(Se Gtbg)

H.M.S.KLAS HORN 17.9.41

DE DÖDA FRÅN KLAS HORN

+ Flaggartilleristyrman Carl Gottfrid Bergström, Stockholm, 47 år
(Hans broder omkom på Amerikaland 2.2.42)
+ Flaggmaskinist Otto Oscar Fritjof Bergström, Stockholm, 46 år
+ Skeppsmaskinist 1 gr.Helmer Kristoffer Kristofferson,Sthlm, 27 år
+ Furir Knut Emil Hedberg, Anundsjö, 24 år
+ Furir Tore Ernfrid Nilsson, Mogatan,Ögl, 22 år
+ Furir Bengt Jakob Setterwall, Sthlm, 25 år
+ 2e Kl.sjöman Sand Hans Holger Hansson, Boda, 18 år
+ 2e Kl.sjöman Börje Eugen Norrman, Östersund, 18 år
2e Kl.Sjöman Gustav Hjalmar Clarence Sjöö, Örebro, 19 år
+ 2e Kl. sjöman Sture Alexander Rydh, Gävle, 31 år
+ Vpl Johan Walter Johnsson, Sunnansjö, 21 år
Vpl Gustaf Arnold Sandell, Stockholm, 31 år
+ Vpl Gösta Bertil Nilsson, Gamleby, 21 år
+ Vpl Klas Wilhelm Fredrik Wahlström, Julita, 21 år

Effektförluster

Den ombordkommenderade personalen på de 3 jagarna färlorade enskild egendom i stor omfattning. Efter en ingående undersökning och värdering av förlusterna i samrabete med försäkringsbolagen anhöll MF i maj 1942 hos K.M:t om bemyndigande att utbetala sammanlagt 75301 kr till dem av personalen som inte fått ersättning genom försäkringsbolagen för sina förluster.

Sabotageteorin och det mystiska brevet.

Om teorin i allmänhet se Göteborg 17.9.41. Under kriminalpolisens spaningsarbete fick man upp ett spår som inte ledde någonvart. Den 9.10.41 postades på Stockholms Central ett brev addresserat till herr Johan Bergström i Ljusdal, innehållande en maskinritningskopia över jagaren Ehrenskiöld sliten genom vikningar och solkig samt fuktskadad. Det var en beigefärgad kopia med rödlila kopietryck. Posten lämnade brevet till en person i Ljusdal med liknande namn som genast gick till polisen. På ritningen var alla torpeder,sjunkbomber, ammunitionsdurkar och nedgångar särskilt utmärkta. På platsen för BB torped i aktre tubstället famns ett särskilt märke. På kopian var ritad en skiss utvisande Hårsfjärdens Jagarbrygga och det intilliggande depåfartyget Niord och med rödkrita :" Tack för lånet." Johan Bergström kunde aldrig spåras och ritningen och dess syften förblir en mystifikation. En privatperson utfäste 1943 en belöning på 2000 kronor till den som före 1.10.43 kunde lämna närmare upplysningar om ritningen som publicerades i pressen. Kopian hade måtten 6 x 10 dm.

BÄRGNINGEN

Bärgningen av Klas Horns upp-och nervända vrak tog lång tid och först i

H.M.S.KLAS HORN 17.9.41

i juli 1942 infördes det till Finnboda varv. Inbogseringen till Stockholm mellan pontonerna Oden och Frigg började kl 16 den 28.7.42. Släpets bredd var 40 meter och det följde samma väg som Göteborgs vrak ochkom till Finnboda kl 15 den 29.7. Akterskeppet var totalförstört, endast förskeppet kunde repareras. Det sjösattes från slip vid Finnboda ons 19.5.43 flytande på extra förstärkta skott och med 75 ton stenbarlast. Klas Horns mönjeröda förskepp avslutades tvärt av en brädvägg med ett prov. roder. Arbetet hade letts av samme man som haft ansvaret för Göteborgs nya akterskepp vid Oscarshamns varv , Finnbodas chefsingeniör Erik Ohlin. TB:s bogserbåtar Ajax och Sandhamn bogserade sedan Klas Horn till Kockums i Malmö med ankomst 26.5.43 till Skeppsbrokajen i vänta på dockning. Där förenades förskeppet med ett vid Kockums nybyggt akterskepp,kölsträckt 24.3.43, sjösatt 21.6.43. Detaljer från det gamla akterskeppet kunde i viss mån användas ävensom en del maskiner från Klas Uggla. I dec 1943 började nya jagaren Klas Horn sina provturer och den 24.12 fullgjordes sista fullfartsprovet i hård vind och grov sjö. Härmed fick flottan en moderniserad och mycket effektivare jagare med många års tjänst framför sig. - Den 8.9.44 deltog Göteborg och Klas Horn i räddningsarbetet vid Westfalenkatastrofen utanför Stora Pölsan . (Se Ulven 15.4.43)

HISTORIK

Jagare på 1020 depl ton byggd 1931 vid Kockums i Malmö av stål. L. 91 B. 8,9 Tillhörig Svenska Marinen. Sjösatt 15.6 31 kl 14 ,döpt av kronprins Gustav Adolf i närvaro av prinsessan Sibylla, Statsminister P.A Hansson och utrikesministern. Insatt i tjänst 27.4.32, efter provturer i Öresund och provskjutningar i Hanöbukten. Medelfart 35½ knop, högsta fart 37,85 knop vid fullfartsprovet. Maskineriet var 2 De Laval ångturbiner på tillsammans 26000 hkr med STB turbin placerad för om BB turbin för ökad skyddssäkerhet. De 3 oljeeldade Penhoetpannorna brännoljekonsumtion understeg betydligt den kontrakterade. Bestyckning: 3 st 12 cm kanoner, 2 st 40 mm LV-aka (1932), 6 st 53 cm torpedtuber i trippellavettage på akterdäck.Därtill sjunkbombskastare,dimbildningsaggregat och möjligt att lägga ut minor. Besättning 130 man (1934) I officers och UO-inredningen polerad mahogny, allt i manskapsmässen i bonad ek. Flera tvätt- & duschrum. 2 moderna kök med el.spis i befälsköket och oljeeldad spis i manskapsköket. Bunkerkapacitet 170 ton olja. Nybyggnadspris 1932 4565000 kronor. Systerfartyg till Klas Uggla. - I maj 1934 fick Klas Horn under övning grundkänning vid Borgsbredan, Huvuskär ochmåste gå in till ÖVS med läckor i iljetankarna och en propeller skadad. Reparationengick på 97000 kr. 7.4.37 orsakade Klas Horn genom att uppankar mitt i den fyrlinje utanför Ronneby redd som leder fritt från Ulvaskär till Fiskarö att ss

H.M.S.KLAS HORN 17.9.41

Artemis grundstötte vid Yttre Atakö fyr efter att ha uppfattat jagarens lanternor som ljus från land. - Den 1-9.5.45 deltog Klas Horn i bevakningen vid Norska gränsen vid Strömstad inför hotet av strid med de tyska ockupationstrupperna. Kl 15 den 7.5 hörde man på radio att även tyskarna i Norge kapitulerat utan villkor och glädjen ombord blev stor.Tis 8.5 kom order att Klas Horn kl 16 vid 3-milsgränsen utanför Hållö tillsammans med jagaren Karlskrona skulle möta brittiska kryssarna Dido och Birmingham på resa till Köpenhamn. Den engelska styrkan gick sedan med Klas Horn i täten och Karlskrona sist i en en halvmil lång kolonne längs svenska kusten. ner till Kullen där eskorten överläts åt jagarna Ehrenskiöld och Nordenskiöld kl 05 den 9.5. Klas Horn och Karlskrona satte sedan kurs på Gtbg. Krigsårens otaliga bevakningsgs- och eskorteringsuppdrag hade avslutats och det var åter fred i Europa. - Den 28.2.58 föreslog CM i en skrivelse till K.Ma:jt utrangering av jagarna Klas Horn och Göteborg,detta som ett resultat av de nedprutade anslagen till marinen i budgeten 1958-59. Systerfartyget Klas Uggla blev totalförstört 17.9.41.

3) H.M.S.KLAS UGGLA 17.9.41

33 DÖDA DÅ TRE SVENSKA JAGARE SPRÄNGDES VID HÅRSFJÄRDENS ÖRLOGSBAS.
KLAS UGGLA TOTALFÖRSTÖRDES.

Sammanfattning.

Klas Uggla låg innerst av de tre jagarna vid Märsgarnsvikens jagarbrygga vid Hårsfjärden då två explosioner kl 09.58 ombord på Göteborg, som låg ytterst,orsakade en våldsam oljebrand som spred sig till Klas Horn vars torpeder och sjunkbomber exploderade. Kl 10.25 antändes Klas Uggla av oljan och kantrade kl 11.15 med kölen upp och sjönk delvis ovanpå Klas Horns vrak efter en serie explosioner som sprängde sönder fartyget helt. Större delen av de ombordvarande hann ta sig i säkerhet och endast 5 man dödades,men 15 svårt sårade fördes till lasrettsfartyget Prins Carl för brådskande operationer. En man hade fått ett splitter i hjärnan. Den första ambulansen från Stockholm var på plats kl 10.15.Hela området var då ett brinnande inferno skakat av explosioner och det regnade ammunition, skrot och splitter över hela basen, Hus syod i ljusan låga, det lågskadade överallt. Innan katastrofens omfattning blivit klarlagd rekvirerades 200 bäddar på Stockholms sjukhuscentral och alla tillgängliga ambulanser sändes ut. Amiral Ehrensvärd,chef för kustflottan ,tog ledningen över räddningsarbetet så fort han kommit med flyg direkt från flygplanskryssaren Gotland. I Stockholm spreds rykten att 3 jagare totalförstört s och att jagaren Claes Fleming brann och att minst 300 omkommit. Radio kom med nyheter först kl 15. Pansarbåten Drottning Victoria på redden måste i all hast lätta ankar medan vattnet runt om kokade av nedslag från splitterregnet.Depåfartyget Niord släpades undan av bogserbåtar. Göteborgs systerfartyg Stockholm undgick ett fasansfullt öde genom att hon vid första explosionen ännu inte hunnit löpa in och förtöja vid jagarbrygga. Stockholm hade full besättning medan 170 man på de 3 inneliggande jagarna hade permission,vilket reducerade förlustsiffrorna. Återvändande permittenter höll på attlämna en buss då den förste explosionen inträffade på Göteborgs akterdäck. De kastades dierkt in i räddningsarbetet. Det tjocka oljelagret brann ännu på em. och röken syntes ända till Stockholm. I allt krävde katastrofen 33 liv,nämligen 1 officer, 7 UO, 17 stamanställda och 8 vpl. Värden för över 20.000.000 gick upp i rök.

DE DÖDA PÅ KLAS UGGLA

- ✝ Maskinisten av 2agr.Sven Gunnar Blomkvist,Nygård, 27 år
- ✝ Flaggkorpral 2 YK Olof Alfred Forsmark , Norrköping, 26 år
- ✝ Furir Olov Gunnar Svensson, Mogata, Ögl, 21 år
- ✝ 2e Kl. Sjöman Per Olof Harry Hjulin, Lovön, 22 år den 13.9
- ✝ Vpl Erik Axel Janson, Simeå, Gävleborgs län, 20 år

============

Egna noteringar

H.M.S.KLAS UGGLA 17.9.41

Många försvann spårlöst

De flesta av offren påträffades inte och kvarlevor som samlades ihop gick inte att identifiera . Fre 26.9 jordfästes i Skeppsholmskyrkan i Stockholm flaggkorpral Forsmark från Klas Uggla,vars stoft sedan fördes till Norrköping, samt 2 okända från Klas Horn och Klas Uggla som jordfästes på Gålärvarvet på Djurgården i Stockholm.

Minnessten 1942.

En minnessten avtäcktes den 19.9.42 i regndisigt väder vid Hårsfjärdsbasen i närvaro av över 250 anhöriga och kamrater liksom ÖB general Törnell, CM, BAO och Chefen för Kustflottan,konteramiral Yngve Ekstrand. En hedersplutton och Kustflottans musikkår paraderade. En konsert på operan 4.10.41 för de anhöriga inbringade 6735 kr. Insamlingen för de efterlevande,som började samma dag katastrofen inträffade och avslutades den 1.11.41, gav sammanlagt 636725 kr. Då insamlingskommittén upplöstes i juli 1942 var j..arinsamlingens slutsumma 649053:51

Klas Ugglas vrak förstört

Klas Uggla sprängdes helt sönder av explosioner i ammunitionsdurkarna och av kreverande sjunkbomber och torpeder akteröver. Vraket drogs i januari 1942 in på grundare vatten och fick övervintra under isen. En del an maskineriet kunde senare användas ombord i Klas Horn. Vraket bogserades den 28.5.42 in till Rosenviksvarvet i Stockholm. Midskeppssketionen inköptes senare av Spillersboda varv för ombyggnad till en läktare på 600 ton dw. Förskeppet havererade på Spillersboda slip men kunde senare föras till Torsviks varv vid Gåshaga på Lidingön för nedskrotning. I dec 1948 fanns f..liga dubbelbottnen ännu kvar vid varvet som gick i konkurs -48,men i dec 1949 hade Klas Uggla upphört att existera. det var den 12.10.45 som förskeppet bogserades från Spillersboda varv till Gåshagavarvet efter att ha legat på botten utanför slipen. Ingen som helst utrustning fanns då kvar, det var bara själva skrovet.

Historik

Jagar på 1040 depl.ton byggd 1931 vid Karlskrona Örlogsvarv av stål. L. 91 B. 8,9 Tillhörig Svenska Marinen. Systerfartyg till Klas Horn. Sjösattes 17.6.31 men stannade på bädden halvvägs ner i vattnet och det tog 17 timmar för 4 bogserbåtar och jagarna Ehrenskiöld och Nordesnkiöld att 18.6 dra nerhenne i vattnet. Nybyggnadspris 4.350.000 kr. - Provturer juli-aug 1932. Vid fullfartsprov 31.8.32 mellan Vina och Malmö höll hon en fart av 35 knop i 6 timmar. 38 knop vid yttersta forcering.Därifrån till full back med 20 knops fart åtgick 2 minuter. Samma huvudmaskineri som Klas Horn (2 st De Laval ångturbiner kopplade till 3 oljeeldade Penhoetpannor) Bestyckning: 3 st 12 cm kanoner, 2 st 40mm LV-AKA, 6 st 53 cm torpeder i 2 trippellavettage. Sjunkbombskastare. Minräls. Föregångaren

H.M.S.KLAS UGGLA 17.9.41

den 1898 byggda torpedkryssaren Claes Uggla blevvrak på Norrlndskusten 1917. - Den 5.12 33 träffades Klas Uggla av en övningstorped och fick en läcka i ett förrådsrum akter. - Efter att ha förlorat en torped och varit nära att ramma ett Sverigeskepp rände Klas Uggla 8.12.34 i tät tjocka med 12 knop till mer än halva sin längd upp på storstenig botten innanför Haken vid Vens sydostspets och de 3 pannrummen vattenfylldes. Förstäven låg 5 meter från land. Fc var KK E.A.Öberg. - Genom att pumpar sattes in från Röda Bolagets Harald och Birger kunde maskin hållas läns. Risk förelåg att fartyget skulle brytas itu. Läget utsatt för sjöhävning från 30° över syd och SW. Under bärgningsarbetet rådde SO vindar,tidvis 17 sek.meter,och några timmar efter flottagningen på e.m 14.12 blåste det upp SO ½ storm. Stöttad av läktaren Raketeninbogserades Klas Uggla till Kockums 15.12.Bärgarlönen uppgick till 200.000 kr och reparationen av de omfattande bottenskadorna kostade 97.000:- Klar i febr 1935. FC Öberg dömdes i maj 1935 av Krigsrätt till 6 dagars arrest utan bevakning för försumlighet i tjänsteutövning.

10-årsminnet 1951

17.9.51 högtidlighölls 10-årsminnet med en minnesgudstjänst vid Hårsfjärdsgraven på Galärvarvets kyrkogård i Stockholm och i Amiralitetskyrkan i Karls krona. Kransnedläggningar, hedersvakter ,många anhöriga närvarande. -

FREDHEM 20.9.4I I/3 krig.

TVINGAD ATT GÅ INOMSKÄRS PÅ GRUND AV MINERINGAR - PÅ GRUND I 4 DYGN.

Rapport.

Avgick Rotterdam Sön I4.9.4I destinerad till Sundsvall. Rumslast av 2535 ton koks. Däckslast av 374 ton koks till 2,I meters höjd på fördäck, I,9 meters höjd akter. Koksbingar. Djupg F I9´5´´ - A.I9´7´´ 26 ombv. Grundstött lör 20.9 05.I3 med 9 knop på Vanadisgrundet i Stockholms skärgård. Svag NW vind. Ie styrmans vakt. Utkik på backen. Läck i botten och satt på grund.Efter lossning av 529 ton flottagen efter 3 dygn II timmar och länspumpad, Införd till Stockholm. Lasetn assurrerad i Veritas Då inom överskådlig tid xx inga dockningsmöjligheter kan erbjudas i Stockholm skall fartyget avgå till Oscarshamn för reparation sedan lasten först lossats i Stockholm.

Journalutdrag.

Sön I4.9. kl 08 avgått Waalhaven,Rotterdam med assistans av lots och 2 bogserbåtar. Svängt ut livbåtarna. Kl I0.40 lämnat lotsen vid Hook van Holland och gått in i konvoj.

Fre I9.9 kl I9.40 anlänt till Landsort och haft sjökontrollen ombord för inspektion. Fått lots och fortsatt I9.50.Kl 23 skiftat lots vid Dalarö.

Lör 20.9 04.I0 skiftat lots vid Furusund.Klar luft, svag NW bris. Kl 05 Tjockö fyr tätt om STB. Kl 05.I3 stötte fartyget hårt mot botten men gled omedelbart av grundet som befanns ha varit Vanadisgrun det,vars kryssprick ej var synlig. Maskin stoppades omedelbart.Rundpejling visade svårt läckage i förrummet. Vattnet steg hastigt, svår slagsida B BB uppstod och då egna pumpar inte kunde hålla läns ,beslöts att sätta fartyget på grund. För sakta maskin angjordes Lidölandet där grunt vatten uppnåddes 05.3I syd skäret Jutungen.Båda ankarna lades av och fartyget fastgjordes med 3 st wires till träd iland för att förhindra att det skulle glida av grundet. Botten av sand. Rederiet, Lloyds & assuransen genast underrättats. Kl 20 anlände bogserbåten Hugin med en pråm på släp för lossning av xxxxxxxxx däckslasten , ett arbete som genastr igångsattes. Kl 20.30 började Hugin länsa genom BB bunkerlucka där vattnet stigit till 3´över mellandäck. De egna pumparna varit i gång sedan grundkänningen.

Sön 2I.9 06.30 anlände Neptun och dykare gick ner för tätning. Svag W vind. Lossning av last & länsning med egna pumpar hela dygnet.

Mån 22.9 På e.m anlände 2 st gripskopor vilka uppriggades å Ians & 2ans bommar.Lossning & länsning hela dygnet. Dykare i arbete med tätning. Utlossat c:a 280 ton koks.

Tis 23.9 Kl II.30 vidtog länsning från rum I sedan så mycket last lossats där att bärgningspumpar kunde sättas ner. Slagsidan minskat till 7° kl 24

FREDHEM 20.9.4I

Lossning och länsning pågått hela dygnet. Utlossat c:a 200 ton u. dygnet
Dykarna arbetat med tätningar,

Ons 24.9 svag W vind. Kl I0.30 kunde länsslangarna nedföras till botten av rum I.Lossningen avbrutits sedan c:a 40 ton lossats.Kl I6.30 var fartyget flott och avgick för egen maskin under lots ledning t Stockholm. I8.35 lotsbyte vid Furusund. Ankrat.

Tors 25.9 Lättat och fortsatt kl 05.40. Hamnlots II.I0.Förtöjt i Värtahamnen kl II,45.

Stockholm 25.9 41
Per O.Hamberg
Befh

Maskindagboken

Lör 20.9 04-04.I0 manöver vid lostbyte. 05.I3 stopp. Grundkänning. Full fart framåt,halv framåt och stopp . 05.20 full back & stopp. 05.2I sakta framåt ,stopp. 05.23 Sakta back och sakta framåt. 05,25 stopp. 05.26 sakta framåt,halv och sakta framåt. 05.27 stopp och sakta framåt. 05.29 stopp, sakta framåt, stopp. 05.3I manövrar för att gå med fartyget in på grundare vatten. Lyset igång hela dygnet. Barlastpumpen igång 05.20 och resten av dygnet för länsning av rum 2 och maskinens BB rännsten.

Sön 2I.9 Lossning med 3ans winsch till I7.30.Därefter med Ians och 2ans. Länsning från rum 2 och maskin hela dygnet med barlastpumpen.

Mån 22.9 Lossning med Ians och 2ans winschar hela dygnet.Länsning som igår.

Tis 23.9 Dito.

Ons 24.9 Dito. Ånga till lossning kl 00.00 - I0.00. Hela dygnet länsat från rum 2, maskin och nr I-5 BB tankar,Värmt stora maskin och gått runt. Sakta framåt kl I7.05. Stopp och väl i maskin I8.40.Ankrat.

Tors 25.9 Stand by och sakta framåt 05.40. Varierande manövrar. II.45 förtöjt vid kaj i Värtan. Länsning pågåttfrån rum och tankar med barlastpumpen.

ss Fredhem 25.9.4I
Befh

Crew list.

Befh Per Oscar Hamberg, Långa, Vnl, 35 år sjökaptensexamen I935.
Ie styrman Inge Fredrik Håkansson, 34 år (F-06)
2e styrman Gunnar Bagge, 34 år
3e styrman Folke Petterson, 25 år
Övermaskinist Bertil Nyblom, 49 år
Ie maskinist Karl Johan Ekman, 47 år (f -93)
2e maskinist Harry Duncker, 3I år
Stuert Gösta Wolfschmidt, 39 år
Kock Gunnar Andersson, 2I år
Mässuppassare Evert Edwall, I9 år
Salongsuppassare Åke Eriksson, 2I år

Forts

FREDHEM 20.9. 4I

Crew list. forts.

Matros Oscar E.Persson, 34 år
Matros Bror Hansson, 30 år
Matros Helge Adolf Emanuel Rydberg, 43 år (f -98)
Lättmatros Hilmer Fredrik Niklas Källman, 26 år (f -I5)
Lättmatros Antonio Orlinsky, 34 år (Litauer)
Jungman Åke Finnborg, I7 år
Jungman Lennart Eklund, I7 år
Donkeyman Axel Johansson, 63 år
Smörjare Olof Åkesson, 29 år
Eldare Erik Helle Ström, 23 år
Eldare Knut Ström, 32 år
Eldare David Andersson, 32 år
Lämpare Helge Englund, 20 år
Lämpare Fridolf Engman, 33 år
Lämpare Sven Svensson, 2I år
Samt lots Sven Valdemar Vijkander, f -II (Sjökaptenexamen -35) Furusund.

Sjöförklaring i Stockholm 29.9.4I kl I0

Sakkunniga: Sjökapten Ernst Perno & Paul G.Wikborg.
För SKN jur kand. Lars Waldenström
I) Kontrollerades kursen med hjälp av fyrarna?
2) Kunde fyrskenen skönjas?
3) Hade lotsen meddelat vakth. styrman att han saknade kryssprickenn innan fartyget tärnade?

Befh Hamberg: Varit på bryggan vid lotsskiftet vid Furusund. Befh omedelbart skyndat upp på bryggan efter grundkänningen vid Vanadisgrunet SW Tyfö fyr. Kryssprickеn vid grundet färmodligen inte funnits på plats. Fartyget gått inomskärs på grund av mineringarna, eljest skulle man ha gått utomskärs.

Ie styrman Håkansson: Tagit vakten på bryggan 04.I0. Tjockö fyr passerats c:a I00 meter om STB. Vill minnas att denna fyr lyste, men inte sett något sken från Tyfö fyr. Från Tjockö fyr hade kursen satts på Tyfö fyr med avsikt att senare gira BB och fortsätta i farleden upp mot Arholma. Ingen kryssprick funnits utsatt på Vanadisgrundet. Minns inte att loster sagt ngt om detta. Lotsen givit rorsman order börja gira BB. Ie styrman var då själv i karthytten för att lägga ut den nya kursen.

Lotsen Vijkander: Fartyget passerat Tjockö fyr c:a I00 meter om BB och sedan satt kurs på Tyfö fyr. Lotsen hade ingalunda glömt att det skulle det skulle finnas en kryssprick vid Vanadisgrundet men inte kunnat se någon prick och inte sagt något till styrmannen om den felande pricken.

FREDHEM 20.9.4I

Lotsen medgav att han påbörjat BB-giren för tidigt ,beroende på att han felbedömt avståndet till ~~Tyfölandet~~ Tyfölandet. Trott att Fredhem var närmare land än som var fallet. Svårt i gryningsljuset att bedöma avståndet till land. Dagern hade emellertid hunnit bli så pass klar att han inte sett något ljus från Fyfö fyr. Att krysspricken saknades hade han märkt då fartyget hunnit ett stycke norr om Tjockö fyr.

Matros Nyberg: Till rors 04-05. Styrt efter lotsens anvisningar. Inte lagt märke till några fyrar. Tagit plats som utkik på backen c:a kl 05.05 .Det var så pass ljust att man borde ha kunnat läsa. Inte sett någon kryssprick eller något fyrsken. Minns inte om några slätprickar passerats.

Lättmatros Källman: Tagit rodret strax efter kl 05. Hållit kurs på Tyfö fyr. Inte sett något sken från fyren,bara fyrhuset. På lotsens order girat BB och 2-3 minuter senare fick Fredhem grundkänning. Kan inte uppskatta avståndet till fyren då giren inleddes.

KNEIII 2I4 Förhör med lotsar vid Norrtälje rådhusrätt 3.II.4I

På begäran av lotskaptenen i Mellesrta Lotsdistriktet förhördes 2 lotsar.

Lotsen Sven W.Vijkander, Furusunds lotsplats: Kom ombord på Fredhem I9.9 kl 22 vid Dalarö och medföljde som passagerare till Furusund där han kl 04 20.9 övertog lotsningen för att lotsa till sjöss vid Arholma. Vid Tjockö fyr beordrat STB roder och höll Tyfö fyr rätt förut och fortsatte på denna kurs så långt att Vanadisgrundet skulle vara tvärs om BB då han beordrade BB roder. Under pågeående BB-gir fick Fredhem en rätt kraftig grundkänning förut om BB. Maskin stoppades omedelbart och då vid pejling konstaterades en kraftig läcka under rum I & 2 sattes Fredhem på grund i dandviken på Lidö östsida. Lämnat fartyget kl I8.30 med befh medgivande . Dagsljus rådde vid grundkänningen och märkena hade inte iakttagits. Somorsak angav Vijkander själv felbedömning av avståndet till Tyfö då BB-gir beordrades.

Lotskapten C.F.Hållén, Furusund: Grundkänningen antagligen inte hänt om lotsen haft sin uppmärksamhet riktad på ensmärkena för krysspricken vid Vanadisgrundet.

SKNEIII 2I4 P.M. av jur.kand.Lars Waldenström till SKN I3.II

Lotsen angav såsom orsak till g. att han felbedömt avståndet till Tyfö fyr, vilket han förmodligen ansåg ursäktligt då krysspricken å Vanadisgrundet försvunnit. Enligt lotskaptenen efter förhöret skulle krysspricken inte ha varit helt borta utan fotfarande vara synlig över vatnet ungefär I- I½ meter, och hade lotsen atnagligen vid normal uppmärksamhet bort upptäcka resterna av krysspricken. Lotsen upogav att han gått i leden 400-500 gånger förut. Lots~~kaptenen~~ kaptenen sagt att grundkänningen an-

FREDHEM 20.9.4I

tagligen inte hade inträffat om lotsen haft sin uppmäärksamhet riktad på ensmärkena. Dessa ensmärken gingo i ungefärlig riktning från Kapellskär över Tjockö fyr rakt på Vanadisgrundet och kunde följaktligen inte iakttagas förövеr utan vore lotsen tvungen ha sin uppmärksamhet delvis riktad akteröver. Lotsenmedgav emellertid att han icke ansett det nödvändi vidtaga den yttreligare försiktighetsåtgärden att styra efter dessa ensmärken. Vid tillfällethade han stått inne i styrhytten som vore inbyggd med splitterskydd.För att iaktaga ensmärkena hade han följaktligen nödgats gå utanför hytten. Som slutomdöme torde kunna få gälla lotskaptenens ovan anförda yttrande innebärande att lotsen väl hade bort kunna undvika grundkänningen därest han iakttagit sedvanlig försiktigh4t och uppmärksamhet.

Stockholm I3.II.4I
Lars Waldenström

KK vol 55

KK memorial 5.I2.4I

I viss mån försumlighet från både lotsens och vakth.styrmannens sida.
När lotsen efter passerandet av Tjockö fyr på något I00-tal meters avstånd lät framföra Fredhem i riktning mot Tyfö fyr, började daggryningen allt mera göra sig gällande .Avståndet mellan de båda fyrarna är endast I3½ kbl , och då Tyfö fyrs ~~vitasektor~~ vita sektor haR DUBBELT SÅ STOR ljusstyrka som Tjocköс,måste med all säkerhet skenet ha varit synligt 3/4 timme innan soluppgången. Lotsen synes mig därför hava navigerat i den vita sektorn ända upp till 3 kbl från Työfyren, där han för tidigt påbörjade sin BB-gir. Han säger sig därvid hava kommit underfund med att krysspricken på Vanadisgrundet var borta från sin plats.Kungl Lotsstyrelsen har senare upplyst att pricken ifråga , vilken utmärker 5-metersgrundklacken 2,5 kbl SW fyren, vid tiden för olyckan varit avbruten till ungefär 2' över ytan. Detta har givetvis till en viss grad försvårat navigeringen , men bordexx då lotsen hava vidtagit den försiktighetsåtgärden att göra vakthavande styrmannnen uppmärksam på förhållandet och dessutom slagit sakta fram i maskin. I detta sammanhang kan det vara lämpligt erinra om att avståndsbedömning i gryningen med en NO kurs kan under vissa ljusförhållanden (atmpsfäriska) leda till misstag, vilket i det här fallet bidragit till olyckan.
Vad vakth. styrmannen beträffar ,borde han icke i en sådan trång farled och just innan en betydelsefull kursändring kom till utförande, hava uppehållit sig i navigationshytten, utan istället följt med navigeringen och hjälpt lotsen att identifiera de prickar som alla skulle passeras om BB på sträckan Tjockä-Tyfö. Med en väl hållen utkik, synes mig den avbrutna krysspricken bort hava kommit i sikte föröber, och under alla förhållanden skulle man i kikare hava uskiljt att fartyget vid girens

FREDHEM 20.9. 41

början redan befunnit sig i Jyfö fyrs röda sektor.

Exx officio

Bo Bergström

Ingen åtgärd från Sjöåklagaren

Sjöåklagaren 27.5,42 inte funnit ärendet föranleda annan åtgärd än att en avskrift av memorialet överlämnats till Ie styrman Inge Håkansson genom rederiets försorg.

Ie styrman Håkansson I5.8.42 i brev till Bo Bergström

Under den resa det här var fråga om passerades följande lotsleder; Kalmarsund, där 2 olika lotsar anlitades, xxxxxxXXXXXX samt Stockhoms skärgård där 3 lotsar anlitades. Dessa lotsar är ju , var och en i sin led, specialister på just detta farvatten, under det att en Kalmarlotss antagligen skulle stå sig slätt i Sthlms skärgård. Det är ju orimligt att begära att en lots därifrån även skulle kunna lotsa i andra farleder, men av en styrman begär ni tydligen att han skall känna dessa farleder lika bra, ev. bättre än lotsarna. Om ni till äventyrs skulle ha menat detta med Edert uttalande, skulle konsekvensen alltså bli denna, att vakthavande styrmannen i sjökortet följer navigeringen och kontrollerar att allt går rätt till. Detta å andra sidan nödvändiggör upprepade besök i navigationshytten för att kontrollera sjömärken och kurser, då det ju är omöjligt att memorisera någon större del av farleden samtidigt. I detta fall befann jag mig alltså i navigationshytten för att kontrollera vilken kurs som skulle styras vid och efter passagen av Tyfö fyr. Detta faktum är antecknat i sjöförklaringsprotokollet och verifierat genom den tjänstgärande lotsen ,men framgår ej av edert uttalande,som snarare tycks vilja påstå att jag skulle tillbringat största delen av min tid i navigationshytten.

Vad edert påstående beträffar att slla prickarna skulle passeras om BB, ber jag få påpeka att den prick som fattades är en kryssprick,vilken alltså kan passeras på båda sidor. Lotsarna har upplyst mig att pricken ifråga passeras lika ofta om STB som om BB. Enligt edef åsikt borde vakthavande styrmannen ,som inte torde kunna anses vara kännare av farvattnet, kunna upptäcka och identifiera en avbruten kryssprick, som alltså liknar vilken som helst stake i vattnet.

Vidare ber jag få framhålla att det vid sjöförklaringen framgick att BB giren påbörjats för tidigt. Om så ej varit fallet,utan giren hade påbörjats först några minuter senare, skulle olyckan aldrig ha inträffat utan fartyget gått klart för grundet. Följaktligen torde det kunna anses som ganska klart att fartyget vid girens påbörjande befunnit sig i den vita sektorn. Att fartyget sedan efter påbörjad gir kom in i den röda sektorn är ju ganska naturligt , då denna sektor som bekant ligger bredvid den vita.

FREDHEM 20.9.41

Då allt detta naturligtvis är av stort intresse för mig, vore det glädjande att få veta eder åsikt om dessa mina synpunkter på eder skrivelse, varför jag vore synnerligen tacksam för svar.

Högaktningsfullt
I.Håkansson
Ie styrman ss Fredhem
Red AB Manhem,Stockholm.

(Bo Bergström noterat i blyerts på brevet: Ämnar inte svara, enär ärendet är avgjort.)

SKNEII disp.

Bärgningsångaren Neptuns skeppsdagbok.

Lör 20.9 Neptun låg denna morgon stationerad i Härnösand då Neptunbolaget meddelade att en ångare haft grundkänning och satts på land vid Lidö i Stockholms skärgård ,varför Neptun beordrades skyndsammastavgå för att erbjuda assistanas. Avgått I0.20.Frisk avtagande NW vind,halvklar luft.
Sön 2I.9 Kl 06 anlänt till Lidö och ankrat strax norr om den grundstötta ångaren som befanns vara Fredhem av Sthlm på resa Rotterdam-Sundsvall med 2908 ton koks ombord, Fredhem hade haft grundkänning på Vanadisgrundet , blivit läck och måst sättas på land vid Lidö för att inte sjunka. Ångaren stävade nu N 57 W ,och som den hade I3° BB slagsida låg huvuddäcket om BB i vattenytan. Ångaren, som låg utsatt för vind och sjö från NO till O, hade lyfts II" när den sattes på grund. Båda hennes bogankare o kättingar hade stuckits i botten. Som haveristen var läck och vattenfylld i maskin och förrummen, i förpiken och de flesta tankarna, hade bärgarna hyrt en bogserångaren för att pumpa BB kolbox och förhindra dess vattenfyllning, eftersom ångare otvivelaktigt skulle kantra om boxen fylldes med vatten. Vid Neptuns ankomst låg Hugin långsides haveristen och pumpade. Arbetsfolk från land lossade aktre däckslasten till pråmar, även de engagerade av bärgarna. Vattendjupet lodades till I5' förövér, 38' akter. Ett bärgningsavtal träffades med befh. Dykare meddelade att fartyget vilade på grundet från en punkt mitt under ankarspelet till en punkt mitt under akterkant av lucka I,samt att bottnen bestod av lera och dy i vilket förskeppet pressats ner så mycket att skadorna blivit oåtkomliga. Kl II förtöjdes Neptun vid haveristens STB sida och 2 Eurekapumpar om 250 ton/tim. och en universalpump om 200 ton/tim.med tillbehör överfördes till Fredhem. Universalpumpen ställdes vid STB bunkerlucka med en 5" slangledning till BB kolboxx. Den startades I2.45 så att Hugin frigjordes för att omhänderta pråmarna vid behov. Ytterligare folk rekvirerades från land för att lossningen skulle kunna fortgå dygnet runt. Kl I8 var hela aktre däckslasten utlossad och lossningen fortsattes med fördäckslasten. Kraftiga förtöjningar utsatt-

FREDHEM 20.9.41

es till land från backen. Som bottenskadorna var oåtkomliga beslöts att väga upp förskeppet. Varför akterpiken fylldes medan samtidigt vatten med tryckluft trycktes ur förpiken. Denna länsning blev dock resultatlös varför tryckluften avstängdes 22.10. Lossning o länsning av BB kolbox pågått hela dygnet. Svag NW vind, klar luft.

Mån 22.9 då det visade sig att förskeppet lättats genom lossningen nedsändes dykare som nu fann skadorna åtkomliga och genast började täta med kilar och talg. Så snart förrumsluckan blivit åtkomlig fortsattes lossningen från förrummet. På kvällen anlände en bogserbåt med 2 gripskopor av vilka den ena omedelbart togs i bruk för lossningen av kvarvarande däckslast,medan den andra iordninggjordes för förrummet. Kl 22.10 beordrades Mugin att gå in till Stockholm med kokslastade pråmen nr 100. Lossning, länsning och tätningsarbete pågått hela dygnet. Svag vind, klar luft.

Tis 23.9 Dyknings- och tätningsarbetena avbröts kl 00.45.Länsning och lossning pågått hela natten, under tillsyn av Neptuns befäl och besättning. Sedan lossningen av förrumslasten fortskridit tillräckligt långt ,placerades den andra länspumpen på lasten nere i förrummet och monterades med 2 sugslangledningar och igångsattes kl 11.45. - Genom dykarens ihärdiga arbete hade vid 12-tiden ångaren tätats så mycket att fartygets ballastpump kunde kontrollera vattnet i BB kolbox varför Universalpumpen stoppades. Efterhand kunde nu även vattennivån i förrummet sänkas. Kl 16 ilandsändes halva arbetsstyrkan enär så många man ej behövdes, efter det att gripskoporna satts in. På kvällen avgick bogerbåten med 2 kokslastade pråmar till Stockholm. Kl 18 avbröts dykningsrabetene med lossningen fortsatte hela natten liksom länshingen från förrummet, med tillsyn från Neptun. Svaga vindar,klar luft

Ons 24.9 Länsning och lossning hela natten. 05.30 måste, på grund av lossningens fortskridning, pumpen placeras på en plattform som upphängts i luckan, och som sughöjden då minskades ökades effektiviteten i pumpningen. Kl 06 skiftades pumpen i kolboxen till fördäck för att ev användas under den planerade resan till Sthlm. Ett mindre läckage under förpiken tätats av dykaren som samtidigt undersökte vilken väg Fredhem skulle kunna bogseras ut på djupare vatten.Efter en timmes tid rapporterade dykaren att utombordstätningen var slutförd och att haveristen, som då vilade helt lätt på grundet, skulle kunna dras rätt akteröver. Kl 08 förankrades Neptun strax akter om Fredhem samt förtöjdes med aktern in mot Fredhem, klar att bogsera ångaren av grundet. En dykarställning hopskruvades och sänktes under fartyget och dykaren började en ny undersökning. Kl 09 avslutades lossningen och kvarvarande arbetsfolk fördes iland, varpå Munin återvände till Stockholm med två

FREDHEM 20.9.4I

9 kokslastade pråmar samt tomma pråmen nr 80. Kl I6.40, sedan dykarställningen återtagits , lättades Fredhems ankare och förtöjningarna intogs,varpå Neptun drog ångaren ut på fritt vatten. Umder tiden anlände lost från Furusund och fartygen fortsatte in mot Stockholm. På grund av lotsbrist ankrades fartyget strax norr om Furusund kl I8.45. Ankarvakt satts för natten. Manskap från Neptun ombord på Fredhem för tillsyn av pumpar etc. Svag vid, duggregn.

Tors 25.9 Kl 05.45 erhölls lotsar och Neptun avgick med Fredhem och kom in till Värtahamnen kl II.55.Efter besiktning återtog Neptun pumparna och gick in till Beckholmen dit hon anlände I6,35. Svag vind,mulem luft.

==================

Av ovanstående framgår att Fredhem vid grundkänningen åsamkades svåra skador och blev så läck att hon omedelbart måste sättas på land.Sjöbotten var dock av så lös beskaffenhet att fartyget erhöll slagsida och denna ökades mer och mer allteftersom fartyget vattenfylldes. Genom Neptuns snabba ingripande avvärjdes därför säkerligen en katastrof,ty Fredhem skulle otvivelaktigt ha kanrtat över helt om inte fartyget i tid erhållit effektiv hjälp från bärgarna.

Ombord å Neptun 9.I0.4I

G.M.Bäckström

Befh

==

DYKARATTEST 24.9.4I

Undersökning 24.9.4I av fartygets botten:

Förstäven och kriet: Helt oskadade.

BB-sidan: Straxx akter om kriet börjar en buckla i A-B-stråken som sträcker sig akteröver på en längd av c:a 25′med 7′breddoch 2,5″ djup. I bucklan finns skräckta naglar & nitar.

Från en punkt mittför akterkant av backen börjar en buckla som sträcker sig akteröver i köl- och båda A-stråken på c:a 90′längd med 9′bredd och 6″ djup. I bucklan finns skräckta naglar och nitar,öppnade växlar och en del sprickor med c:a 2″ öppning.

Mitt för akterkant av bryggan börjar en buckla i A-B-stråken som sträcker sig akteröver på c:a 50′längd med 5′bredd och 3″ djup. Långskeppsväxeln mellan stråken har skräckts i bucklan, naglar bortslitna.

Roder,propeller och akterstäv oskadade.

Omnord ss Neptun 24.9.4I

J.E.Lundgren

Ie dykare.

Sjövärdighetsbevis.

Fredhem fick 29.9.4I i sthlm sjövärdighetsbevis för att i barlast avgå till Oscarshamns varv för dockning och reparation med reducerad fart.

FREDHEM 20.9. 4I

Reparationen i Oscarshamn.

Av SÅAF:s skaderapport framgår att 30 spant och bottenstockar måste uppriktas etc om STB och I2 bottenstockar kapas och förnyas på samma sida.Delvis förnyelse av 24 spant, och uppriktning av 20 intercostaler.
På BB-sidan reparation av ett 60-tal bottenstockar & spant.
Omfattande plåtskador i botten i kölstråket,A,B.C-stråken såväl BB som STB.
3I meter av centerkölen måste förnyas.
Provning av alla tankar. 50% av garneringen i förrummet förnyas.
Propelleraxeln indrages för besiktning och utskjutes åter.
Länsledningar & bottenkranar gås igenom.
Total rep.kostnad I22.II5 kr

Dispache 9.6.42

Per Hasselrot i dispache, Stockholm 8.6.42, ålagt SKN ersätta I/3 av totalbeloppet 245.I89:68 = 8I.729:80
Fredhem var kaskoassurerad för I.I20.000;-kr

LASTEN. SKNEVII334

2908,96 ton koks för Carl Folke & Co AB ,Sthlm (Gasverket)
Försäkradd i Veritas
Veitas II.7.42 till rederiet betalat I094I:32 som lastens bidrag till gemensamt havrei.
SKN I7.7.42 ersatt Veritas med I/3 = 3484:79. enligt dispache 9.6.42.

Historik Egna noteringar

Lastångare på 2752 brton byggd I923 vid Schiffswerft H.Koch AG, Lübeck av stål. (Ex Grekland, Heinz Horn) L. 90,3 B I3 Tillhörig red AB Manhem (Erik Högberg) i Stockholm. 3790 dw. I033 ihkr. Red AB Manhem bildades I929 som dotterbolag till red AB Fredrika i Sthlm (grundat I9I6) (Se Orania II.2.40, Gudmundrå 7.II.4I) och inköpte samma år ss Grekland för sin Sydamerikatrade. - Fredhem såldes okt 53 för 576.400 kr till G.Botiglieri di Guiseppe i Torre del Greco och fick namnet Michele Botiglieri med hemort Neapel. Med detta namn fanns hon kvar ännu I959.

SE 22.12.41 [illegible]
18.5.42

KARIN 20.9.4I

2:e STYRMAN SÅRAD VID RAF-ATTACK MOT KARIN I ROTTERDAMKONVOJ.

Journalutdrag.

Tors I8.9.4I kl I6.05 tagit in förtöjningarna och avgått från Rotterdam destinerad till Stockholm med last av I850 ton koks för Gasverket. Djupg F. I6´9´´- A.I8´ 26 ombv Under lots ledning gått ner till Hook van Holland och förtöjt längs kaj där kl I8.35 i väntan på order om avgång i konvoj.

Fre I9.9 Legat och inväntat avgångsorder.

Lör 20.9 05.30 avgått från Hook van Holland, lämnat lotsen kl 06 och fortsatt i konvoj under tysk marinofficers ledning. Kl I2.45 angreps fartyget AV 2 ENGELSKA BOMBPLAN . Två bomber exploderade i vattnet i fartygets närhet och fartyget besköts med kulsprutor i låganfall. Under beskjutninge sårades 2e styrman i högra armen och vänstra knät av splitter.Efter anfallet konstaterades att en kula gått igenom övre plåten i däcksskansen en slagit igenom STB Eldrumsluftrör, akterriggen fått förliga och aktre vanten avskjutna på BB sida och att ett skorstensstag och STB aktre livbåtstalja sönderskjutits. Därjämte flera märken efter kulor i fartygssidar Vid bombnedslagen skakade fartyget.
Resan fortgått utan anmärkning.
Anlände till Stockholm kl I2.45 den 26.9 (Fredag)

J.S.Wester
Ie styrman

F. A.Karlsson
Matros

Stockholm 27.9.4I
John Swensson
Befh

Besiktningsrapport

På anmodan av SKN besiktigades Karin lör 27.9.4I under lossning i Hammarbyhamnen i Sthlm av sjökapten Anders Edgren
I STB bordläggning ett hål i plåten vid Backen,6 mm diam,igensatt med träplugg av besättningen.
I berghultsstråket midskepps BB märke i plåten av kula,c:a 6 mm djupt.
I översta plåten på poopens förkant en mindre skarp inbuckling eft en kula
Å båda sidor å spridda ställen märken i färgen efter kulor.
I luftröret STB till eldrummet ett 8mm hål. Tätgöres.
Två vant i BB akterrigg sönderskjutna
Aktre skorstensstaget STB sönderskjutet (2,5´´ wire)
Aktre båttaljan STB sönderskjuten STB (3 gajder livbåtsmanilla)
Inga efterverkningar förmärkts under resan efter skakningarna vid bombexpl

Assurans

SKN betalat 450;- den 6.I2.4I till red AB Nordia i Jonstorp.

KARIN 20.9.4I

Historik

Lastångare på I503 brton byggd I902 vid Wood,Skinner & Co Ltd i Newcastle av stål (Exx Sneppe) Tillhörig red AB Nordia (Nils Martin Thore) i Jonstorp. Såld till Panam I949.

Se Karin I3.6.43 bombad i Bremen.

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I 100% krig.

RÄNDE IN I ANKARLIGGANDE BORGSTEN - 2e STYRMAN BLÄNDAD AV STRÅLKASTARE FRÅN TYSKT VAKTFARTYG I FEHMARN BÄLT.

Rapport.

Avgick Oxxelösund tis 23.9.4I destinerad till Hamburg. Last av 7700 ton järnmalm. Djupg F 25'- A 25' 34 Ombv

Fre 26.9 kl 22.0I kolliderat med ankarliggande ss Borgsten av Oslo vid fyr-& vaktfartyget nr 5, W.Fehmarn, 2e styrmans vakt, utkik på backen. Vind OSO 3-4, smul sjö, mycket mörkt men god sikt. Styrman bländats av strålkastarljus på den helt mörklagda ankarplatsen.Luossa gjorde efter kursändring vid vaktfartyget I0 knop då Borgsten iakttogs rätt förut på mycket nära håll. Efter kollisionen blåstes larm och båtarna klargjordes men då Borgsten fick sjösatt livbåt behövde inte Luossas båtar användas. Kvarlegat och tagit ombord Borgstens besättning. Luossa fått stävskador och läckage i förpiken. Luossas lanternor avskärmade.

Journalutdrag.

Tis 23.9 kl I4 avgått Oxelösund, dest.t Hamburg. 7700 ton järnmalm.

Fre 26.9 kl I7 passerat tyska spärren vid Gjedser.

Kl 22 passerat vaktfartyg nr 5 på c:a 400 meters avstånd varvid vakthavande 2e styrman Th.Ardahl ändrade kurs STB enligt givna order för att få boj nr 4 om BB. Mörkt, god sikt.Samtidigt morsesignalerade vaktfartyget med Luossa och den starka strålkastaren bländade styrman Ardahl som först för sent upptäckte att han styrde mot ett ankarliggande fartyg. Kollisionen var oundviklig och inträffade i samma ögonblick som Ardahl slog full back på maskintelegrafen. Luossa träffade Borgsten vid Lucka 2 BB kl 22.0I. En minut senare slog befh R.Westin ,som kommit upprusande på bryggan, stopp på båda maskinerna och , då den norska besättningen kommit i livbåten, full back. Sedan fartygen skilts åt kvarlåg Luossa på platsen till dess Borgstens livbåt kommit långsides och det befanns att alla räddats. Den norske befh och en del av besättningen återvänt till Borgsten, vars ankarlanternor voro avbländade men lyste klart. Vid undersökning konstaterades att Luossa fått stävskador och var läck i förpiken men i övrigt läns. Därefter ankrades i lä av Borgsten

Lör 27.9 Tillkallad bärgningsångare avhämtat återstoden av Borgstens besättning från Luossa.På grund av tjocka kvarlegat för ankar till I4.23 då fortsatt mot Kiels fyrskepp där lots erhölls. Kl 20 ankrat på Holtenau redd. Em marinofficer varit ombord och verkställt förhör.

Sön 28.9 Skadebesiktning. Erhållit sjövärdighetsbevis för resa till Hambur och återresa i barlast till svensk hamn.

Lör 4.I0 Kl II.I0 erhållit lots vid Trelleborg och anlänt Landskrona I8.I0

Sön 5.I0 09.30 förhalat till Öresundsvarvets flytdocka.

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

Mån 6.IO Fartyget torrsatt kl I7.30.Ombud för assuransen och Lloyds besiktigat skadorna.

Mån I3.IO Reperationsarbetena avslutats. Kostnad I5990;-

Tis I4.IO Avgått från Landskrona 07.30. Passerat Trelleborg I3.30.

Ombord I4.IO.4I

R.Westin

Befh

Crew list

Befh Ernst Hugo Ragnar Westin, Mosebacke Torg 6,Stockholm, 5.7.83
Ie styrman Nils Johan Anton Lychov, 8.9.97
2e styrman Torsten Halfdan Ardahl, I5.6.93
3e styrman Rolf Esbjörn Blomgren, I6.I2.05
Telegrafist Nils Erik Sandberg, I7.I2.93
Chef Johan Brynolf Risberg, 6.I0.83
Ie maskinist Nils Olof Thurdin, 24.3.0I
2e maskinist Herman Ludvif Elfström, 3.9.05
3e maskinist John Wilhelm Carlsson, 20.3.I0
Timmerman Johan Herbert Jansson, 22.8.I5
Båtsman Edvard Birger Kjellberg, I6.I.94
Matros Ragnar Edvard Johnsson, I7.9.I2
Matros Hjalmar Emanuel Johansson, I5.3.I6
Matros Karl Johan Valdemar Bodin, 2I.9.2I
Matros Fritz Gösta Johansson, 27.9.I4
Lättmatros Magne Sivertsen, 27.9.20
Lättmatros Ingvald Henry Ingemansson, I7.I2.I4
Lättmatros Joel Hubert Henningson, 30.9.I5
Jungman Kurt Emanuel Dahlberg, 9.5.2I
Jungman Ingvar Sune Andersson, I4.2.23
Elektriker Karl Ture Carlqvist, 20.2.)7
Svarvare Charles Oscar Nyberg, I8.4.84
Ie motorman Fredrik Wilhelm Fisch, I5.I.93
2e motorman Frank Woidich Carlqvist, 4.8.22
2e motorman Nils Adolf Roskvist, 5.9.0I
2e motorman Kjell Sigurd Rosberg, 25.II.09
2e motooman Tortsen Eberhard Engström, I3.I. I2
2e motorman Oscar Sigvard Andersson, 30.7.09
Stuert Johan Erik Gyllib, I.4.09
Kock Karl Albin Nilsson, 25.3.08
Kockelev Karl Eugen Nordin, 23.6.24
Salongsuppassare Thure Emil Christiansson, II.I2.II
Mässuppassare Gunnar Knut Hålén, I.6.04
Uppassare Johan Tauno Lahti, 27.2.23

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

Sjöförklaring i Landskrona I3.I0.4I kl I3.30

Sakkunniga; Sjökapten G.F.Persson & lotsförman B.A.Romare.
Från rederiet kamrer Gösta Carlsson.
Från SÅAF advokat Johan Ramberg, Gtbg.
För SKN jur.kand Jan Otto Moddig ,Sthlm.
För Polaris & Viking försäkrings bolag i Oslo: Advokat Karl Adolphsson,H-b
Ärendet på begäran av Ramberg handlagts inom lyckta dörrar.

======= ======= ========

Av befh till rätten ingiven skrivelse:

Tyska Marinen föreskriver den färdväg som handelsfartyg skola hålla vid färden Gjedser-Kiel och det var därstädes olyckan inträffade. Färdvägen är markerad med sjömärken i mitten och dessa sjömärken skola alltid tagas om BB. För ankring äro vissa närmare bestämda områden anvisade.Ankring i själva färdvägen är förbjuden. Vid fara för luftanfall , då alla fyrar släckas, är ankring påbjuden även utanför anvisade ankarplatser. Ankringen skall dock ske i utkanten av färdvägen. Positionslanternorna skola vara avbländade då alla andra ljus släckts. När undertecknad, c:a 5-I0 minuter före kollisionen, lämnade bryggan,framfördes Luossa med kurs S 60 W. Fyr-& vaktskeppet nr 5 syntes om BB och några ankarlanternor om STB. Vid passerandet av vaktfartyget ändrades kusren I5 grader till STB till S 75 W. Den tillåtns ankarplatsens västra gräns var då passerad och det var ej att förvänta att ankarliggare skulle finnas väster därom. Mötande fartyg skulle passera på andra sidan om vaktfartyget och tvärstrafik kunde inte ifrågakomma på grund av mineringen. Vakthavande styrman besvärades av den mot Luossa riktade strålkastaren men först då Luossa var tvärs vaktfartyget avstängdes sikten fullständigt av strålkastarens ljuskägla. Denna olägenhet måste emellertid förbli av synnerligen kort varaktighet och då andra fartyg ej kunde förväntas uppehålla sig i framförvarande farvatten vidtogos ej några åtgärder. Tidsmomentet mellan bländningen och kollisionen var även så kort aTT t.ex en maskinmanöver ej hunniu utföras. Vid pejlingen av Luossas och Borgstens positioner fastställdes att Borgsten låg c:a en halv sjömil väster om tillåten ankarplats. På till sjöförklaringen fogat sjökort (Finns i Landskrona) äro såväl de båda fartygens positioner som tillåtna ankarplatser utlagda. Tyska Marinens instruktioner, som äro förtroliga, kan jag icke bifoga. Jag skall dock förete desamma för kontroll av färdväg, ankarplats mm På grund av ovanstående anser jag olyckan vara beroende av rådande krigsförhållanden samt av att Borgsten ankrat utanför tillåten ankarplats och därtill mitt i färdleden.

M.S.Luossa,Landskrona 6.I0.4i

Befh

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

Befh i 3 ex ingivit skiss av olycksplatsen, uppgjord med utgångspunkt från de samstämmmiga uppgifter befh fått mottaga vid förhör med sitt folk .

NORR

O. 10° 47'

L.4

L.3

L.2

H.

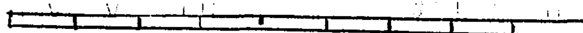
B

S

N. 54° 34,8'

V. S 72 W

OJ NR 4 LIGGER
I FÖRLÄNGNINGEN
V DENNA LINJE.



1 SJÖMIL

MISSV. = 5 W.

B = BORGSTEN
L = LUOSSA
H = ANKARPLATS
S = VAKTSKEPP

SÖDER

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.41

Befh Westin: Såsom tidigare framhållits har fartygets färdväg bestämts av Tyska Kriegsmarine som uti en konfidentiell order angivit den minfria vägen, i ordern kallad "Zwangsweg." Ankarplatsen utgöres av den kvadrat vars SW hörn markeras av vaktskeppet vid punkt 5. Inom ankarplatsen låg 4 fartyg vederbörligen förankrade. Vid olyckstillfället befann jag mig ej själv på bryggan, utan befälet fördes av 2e styrman Torsten Ardahl. Mina uppgifter grundar sig på Ardahls utsagor och de meddelanden som lämnats mig av matros Ragnar Johnsson, som stod till rors, jungman Ingvar Andersson som var utkik och telegrafist Nils Erik Sandberg. Vakthavande i maskin var 3e maskinist John W.Carlsson och motorman Rosberg. Luossas läge finns på skissen angvivet med 4 olika tidsmoment. L4 angiver att Luossa närmar sig vakstekpp nr 5 på kurs S 60 W (alla givna kurser är kompasskurser). Vid gången från L4 till L3 observerades från Luossa på STB sida de ankarliggare som finnas inprickade på den tillåtna ankarplatsen. Tidigare har jag framhållit att fartyg vid gång i den minsvepta vägen alltid måste hålla bojar och vaktskepp om BB. Med anledning härav beordrade jag att Luossa, så hon passerade nr 5, skulle företaga en kursändring 15° STB hän för att kunna taga boj nr 4 om BB. Sedan styrman Ardahl fått denna order lämnade jag bryggan f för andra göromål. Innan Luossa ännu kommit tvärs nr 5 anropades hon med strålkastare från vaktskeppet och Ardahl tillkallades telegrafist Sandberg som kom upp på bryggan då luossa befann sig i läge L2 och sålunda hade vaktskeppet något för om tvärs. Under det att morsesignaleringen pågick hade Luossa kommit tvärs vaktskeppet varvid Ardahl enligt order ändrsde fartygets kurs från S 60W till S 75 W. Morsesignaleringen utfördes med en stark strålkastare från vaktskeppet och dess ljuskägla klippte av sikten. Då denna signalering, som var av kort varaktighet, avslutades, befann sig vaktskeppet på Luossas BB låring . Avståndet till Borgsten, vars starkt avskärmade ankarlanternor först nu syntes, var emellertid då så kort att kollision var oundviklig.xAvxArdahl Av Ardahl omedelbart beordrad full back manöver och hårt STB roder kunde ej förhindra kollsione

- / Rätten här granskat en ingiven tysk marinhandledning och funnit att skissen överensstämde härmed. / - I denna handledning föreskrevs att att de i mitten av färdväg utlagda sjömärkena alltid skulle tagas om BB och att ankring, utom vid flyganfall, inte fick ske på xx färdväg utan på särskilda ankarplatser. Befh visat en av Luossas lanternor och visat hur lanternorna avskärmas med en cylindriks bleckplåt som insätts innanför linsen. I denna plåt en 16 mm öppning. Lysvidden av en sådan lanterna skall enligt tyska bestämmelserna vara en sjömil.

Befh; Luossas färd från inträde i det på skissen visade kvadratiska området till kollisionsplatsen tog 7 minuter med 10 knops fart. Vaktskeppets

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

anropssignaler skedde med strålkastar och inte med morselampa. De oavbrutna blinkningarna började något före punkt L2 på skissen. Vakstskeppet begärde att få veta Luossas namn. Befh efter kollisionen talat med Borgstens befh som medgivit att han haft vaktskeppet i SO . Antagligen hade han ankrat upp under natten. Den 27.9 kom en tysk marinofficer ombord på Luossa för förhör om kollisionen för att utreda om någon form av sabotage förelegat. Befh erhöll trots begäran härom ingen avskrift av denna rapport, antagligen på grund av förbud av högre myndighet.

2e styrman Ardahl: Vakthavande på bryggan. Iakttog några ankarliggare om STB efter inträdet i den på skissen utmärkta ankarplatsen. Befh brordrat I5 graders kursändring när vaktskeppet passeerats och lämnade bryggan på en liten stund. Då Luossa närmade sig nr 5 gav detta bländande anropssignal med en strålkastare och Ardahl tillkallade då radio telegrafisten som genast infann sig och med morselampa besvarade vaktfartygets signaler. Ingenting iakttogs som gav vid handen att inte farleden skulle vara fri och Ardahl gick genom en liten kommunikationstrappa från navigationshytten upp på taket på övre bryggan för att på standardkompassen där bestämma den anbefallda kursändringen. Han hade där fri sikt men iakttog inte något ljus föröver. Nedkommen från övre bryggan efter en kort stund och sedan kursändringen verkställts, upptäckte han ett svagt gulaktigt ljus föröver och beordrade genast dikt STB roder. Slog sedan full back men kollisionen var oundviklig på det korta avståndet. Just i samma ögonblick kom befh tillbaka till bryggan och samtidigt som Ardahl såg det gulaktiga skenet hade utkiken varskott om detsamma.

Jungman Sune Andersson: Utkik i fören. Natten var mörk och signalerna hade i viss mån verkat bländande. Straxx före kollisionen sett ett svagt gult ljus föröver och genast rapporterat till bryggan.

Matros Ragnar Johnsson: Tillrors. Verskällt order dikt STB.

Telegrafist Sandberg: Mötts av starkt bländande morsesignaler med strålkastare då han kom upp på bryggan. Morserat tillbaka med en morselampa. Då signaleringen var klar befann sig vaktskeppet på Luossas BB låring Först då upptäckte Sandberg ljuset från Borgsten.

==

KK memorial 25.II.4I

Orsak till kollisionen var båda fartygen såväl som rådande krigsförhållanden och den bländande strålkastaren.

::::: Luossa i viss mån delskyldig till kollisionen. Befh borde icke hava lämnat kommandobryggan då fartyget närmade sig vaktskeppet. AAv gammal erfarenhet måste han hava varit underkunnig om att signalering förekom och att styrmennen icke ensam kunde sköta navigeringen, hålla utkik

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

och besvara signaler samtidigt. Det är därför icke ägnat att förvåna att han måste tillkalla telegrafisten för att denne med morselampa skullle delgiva vaktskeppet de begärda upplysningarna. Även med denna hjälp blev han tvungen att dela sin uppmärksamhet mellan sättandet av den nya kursen på standardkompassen och sikten föröver. Det synes mig också anmärkningsvärt att om norrmannens lanternor lyst den föreskribna nautiska milen, varken styrmennen eller ukiken upptäckt det felaktigt uppankrade fartyget lanternor innan strålkastaren kom till användning. När signalerna började befann sig Luossa enligt befh rekonstruktion av händelseförloppet å sjökortet på c:a 7 kbl avstånd från Borgsten och borde man då med en god utkik hava iakttagit ankarliggaren från både bryggan och backen. Avgjort klandervärt är även styrmannens uraktlåtenhet att sakta ner farten då det bländande strålkastarljuset försvårade sikten föröver. Det ligger nämligen i sakens natur att det likaväl som en felande ankarliggare kunde hava ett fartyg "på väg" med avbländade lanternor man råkat möta, och hade då xxxxxxxxx Faran för en ombordläggning blivit lika stor om inte större.

Särskilda anmärkningar: Från Danska Prövningsanstalten för skeppslanternor till Fartygsinsoektionen inkommen rapport utvisar att Borgstens xxxxxxxxx ankarlanternors minsta lysvidd varit I,75 naut.mil.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 2I4

Luossas besiktningsrapport.

Besikitgats i Öresundsvarvets flytdocka 6.I0.4I.

Stäevn kaoas, losstages, riktas och återfastsättes 8000x255x70.

4 plåtar förstäven BB frönyas, 2 riktas.

4 plåtar förstäven STB fårnyas, 4 riktas liksom 4 spant etc

27 el.svetsas.

Genomgång av propelleraxel och Cederwallsbox enär logglinan lindat upp sig å STB propelleraxel mellan navet och boxen.

Reparationskostnad I5990;- kr.

BORGSTENS RAPPORT

SS Borgsten , I568 brtoh, Byggd I922 vid Akers i Oslo ,L 78, B I2, tillhörig Skibs A/S Borga i Oslo . Var på resa Porsgrund-Delfzijl med last av 2232 ton (II.I60) balar) cellulosa, varav på däck 52I ton. Djupg F I8'-A. I6'8" Befh Hans Petter Pedersen, Oslo, 40 år.

Journalutdrag.

Fre 26.9. kl 20 ankrat vid Langelands södre vaktskib för att invänta dagsljus. Vaktskibet ligger c:az 7'S. Langeland. Det sattes 2 ankarlanternor och utkiksman på bryggan. Även andra ankarliggare befunno sig på platsen.

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

Utkiken observerade Luossa men vidtog inga åtgärder efetersom han inte kunnat föruse en kollision. Frisk O. bris, mulet, " meget sjö." Kl 23 kom ms Luossa med mycket hög fart och rände in i Borgsten BBpsida på förkant av lucka 2 där däcket sprängdes på 4 meters bredd till 0,5 meters djup. Bordläggningen trycktes in ner under vl och vatten började forsa in i förrummet. Stöten var hård och Borgsten fick växande BB slagsida och sjönk med förskeppet. På grund av slagsidan kunde inte STB livbåt firas, men besättningen gick i BB båt. Nattvakt på bryggan hade varit matros Kristian Kristinasen, Föynland, Nötteröy. Sedan en del av besättningen bordat Luossa återvände befh ,Ie styrman N.Wilhelmsen, 2e styrman, maskinisten och 6 man till Borgsten för att rädda ägodelar och avvakta situationen ombord.

Lör 27.9 Så fort befh kl 00.30 kommit ombord lät han utsända SOS och morserade till vaktfartyget om omedelbar bärgningshjälp. Borgsten låg med hela förskeppet under vatten och pumparna startades för att hålla Maskin- & eldrum läns. Kl 06 kom en förpostbåt men kunde inget göra. Kl 09 kapades dock ankarkättingen och förpostbåten började i tät tjocka släpa Borgsten mot Danska kusten. Kl I2.45 sattes haveristen på grund för att inte sjunka. Djupg F 36' - A II' Bagenkop -Västra Langelands sydspets - pejlats i NO. Medeldjup runt fartyget 33' Satt ut varpankare och fällt STb ankare. Förpostbåten kvarlegat långsides. Kl 20 anlände 2 bärgningsfartyg från Kriegsmarine långsides. Eldrumsskottet uppstyvats med plankor.

Sön 28.9 SO frisk bris. Klar luft. Något sjö. Större delen av fördäckslasten flutit överbord. Lucka I sprängts av svällande last. Pannrumsskottet inbucklat av trycket från rumslasten. Dykare nere. Tre tyska bärgningsfartyg började kl II släpa Borgsten in på säkrare botten. Fick under bogseringen alltmer BB slagsida. Kl I2.I0 stoppades bogseringen. På grund av slagsidan kom vatten in midskepps och fyllde salongsgången, proviantförrådet och sjukhytten. Bärgningsfartyg satt in länspump där. Egna pumpar håller maskirummet läns. Fartyget så småningom rätat upp sig igen. Stark östlig kuling på e.m, meget sjö.

Mån 29,9 Switzers Bien kl I0 kommit långsides och bärgningskontrakt skrivits.

Tis 30.9 Danska bärgningsfartyg avlöst de tyska. Kl II börjat lossa från akterluckorna. Kl 2I.50 lossningen stoppats av flyglarm.

Ons I,I0 Svag W vind. Fortsatt lossa I0.45.Dykare i arbete hela dagen

Tors 2.I0 fortsatt lossning och tätning.

Fre 3,I0 kl I5 totalt lossat I008 balar cellulosa. Dykare i arbete.

Lör 4.I0 c:a I2' vatten över fördäcket. Dykare i arbete med tätning.

Mån 6;I0 Dykare anbringat tätningsplan över hålet i sidan.Dim. 207' x I5'

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

Tis 7.IO dykare arbetat med tätningsplanet och att täta naglar med kilar.
Ons 8.IO Svag W .vind . Klart. Svag sjö. Pontoner långsides kl II.
Kl I5 börjat lyfta förskeppet. Kl I8,30 förskeppet lyfts 6: Börjat bog sera mot grundare vatten, assisterad av 3 bogserbåtar. Kl 20 satt på grund, vid Ristinge i Marstalbukten. 5,5 famnar runt fartyget. Omkopplat pontonerna.
Tors 9.IO Bärgningen fortsatt i etapper med lossning, lyft o länsning.
Mån I3.IO Kl II ankrade Borgsten 3' från Baggenkop. I9" vatten i förrummet. Bärgningspumpsr ombord.
Tis I4.IO lättat kl 07.40 och avgått till Nakskov.Däcket och lucka I betydligt upptryckta av lasten . Kl I6 förtöjt i Nakskov hamn med BB-sida till kaj . Djupg f I6' IO"- A. I6'5". Fortsatt lossa 325 ton våt cellulosa före dockning vid Nakskovs varv.

BORGSTENS SJÖFÖRHÖR I NAKSKOV 2I.IO.4I

Borgsten hade inte fått några särskilda instruktioner om ankarplats . Ankarlanternorna brann klart och var avskärmade med segelduk. Låg uppankrad i riktning närmast SOtS med vaktfartyget " i staevnen." Då Borgsten ankrade låg det 4-5 fartyg på platsen och senare tillkom yttreligare fartyg. Befh låg till kojs vid kollisionen. - Matros Kristian Kristiansen förklarat att L ossa rammade Borgsten i 90° vinkel, Han fick syn på Luossa något ögonblick före kollisionen. Varskodde genast Ie styrman Niles Wilhelmsen,Oslo, 27 år. Befh upplyst att han från Luossa sett Borgstens lanternor brinna klart. Luossa låg då till ankars c:a en halv distansminut mera västligt.

Borgsten repererad i Nakskov.

Borgsten kom till Oslo i barlast från Nakskov den I5.I2.4I efter provisorisk reparation för 49289 danska kr i Nakskov. Låg sedan vid Akers för permanent reparation till 23.3.42. Kostnad I86.000 kr.
F̈ed Olsens generalräkning slutade på 656,03I;95.

Dyrbart haveri för SKN.

SKN utbetalade sammanlagt 59I.I39:72 för denna kollision som klassades som I00% krig.

Grängesbergsbolaget skrev till SKN 29.I0.4I att Borgstens rederi inte framställt ngr krav, men att försäkringsbolaget Polaris i Oslo begärt sedvanlig garanti för Borgsten och dess last, vilken garanti lämnats för undvikande av kvarstad på Luossa, innebärande förbindelse att gälda den ersättning som genom uppgörelse i godo eller laga dom kan åligga Luossa på grund av kollsioonen. - Den 9.4.42 hemställde SKN hos UD om möjlighet fanns för Berlinbeskickningen att klarlägga exakt var i förhållande till vaktfartyg nr 5 som kollisionen ägt rum.SKN bifogade därvid Luossas

LUOSSA- BORGSTEN 26.9.4I

sjöförklaringsprotokoll, som sedan aldrig återkom till SKN. Den 30.6.42 tillbakavisade für den Admiral Norwegen, der Chef des Stabes, von der Trost, rederiet Fred.Olsens i Oslo anhållan att få höra befh på vaktfartyget nr 5 vid Norsk Seegericht. - Krig-Sjökomiteen i Oslo skrev 5.6.42 i en kopia utan adress;

" Det er selvsagt en krigsfare at skibene er nödt til å ankre op om natten, på anviste ankerplasser. Videre er det en krigsfare at skibene under op ankringen må ligge med blendede lanterner , som, selv om de er fullt siktbare, ikke er så synlige som lanterner med full lysstyrke. Det er også en krigsfare at skibene er henvist til å gå i en bestemt renne som er rensket for miner - "Xwangsweg" - og at denne förer like forbi vaktskibet og de der opankrete skib. Og endelig er det en krigsfare at vaktskibet bruker en sterk lyskaster for å undersöke og signalisere til de skib som går forbi, hvorhved vakthavande på desse skib blir ~~xxxxx~~ blendet og deres opmerksamhet avledet fra de amdre skib. Det foreligger også sjöfare i formmav rent nautiske feler. Luossa har ikke hatt ~~xxx~~ god nok utkikk og burde vel ha saktet farten,men krigsfarene er det alt overveiende. "

38.7.42 skrev SKN;s advokat Henriques till Höyesterettsadvokat John Nilesen i Oslo att " vi numera erhållit svar från beskickningen i Berlin, av vilket svar framgår att Borgsten inte legat förankrad inom det tillåtna området. " Jag har nog kommit till den uppfattningen att Borgsten, som ankrat på förbjudet område med avbländade lanternor, måste anses vållande till kollisionen eller i varje fall i hög grad medvållande."

Brev till rederiet från Luossas 2e styrman Ardahl I5/4-42.

Hänvisande till samtal med advokat Henriques i Stockholm den 3.7, ber jag göra följande tillägg angående fartygets skyldighet att föra lanternor efter den tyska marinens bestämmelser, nämligen:

I) Att ett fartygs ankarlanternor i avbländat skick,enligt tyska marinens kursanvisning gällande för alla fartyg som passerad de minsvepta lederna, ej får lysa mer än en (I) sjömil i klar sikt eller mörker.

2) Att all ankring i den minfria vägen är förbjuden.

3) Att ett fartyg som av omständigheterna måste ankra,skall göra detta ~~xxx~~ i kanten av den minfria farleden så att denna passage hålles fri.

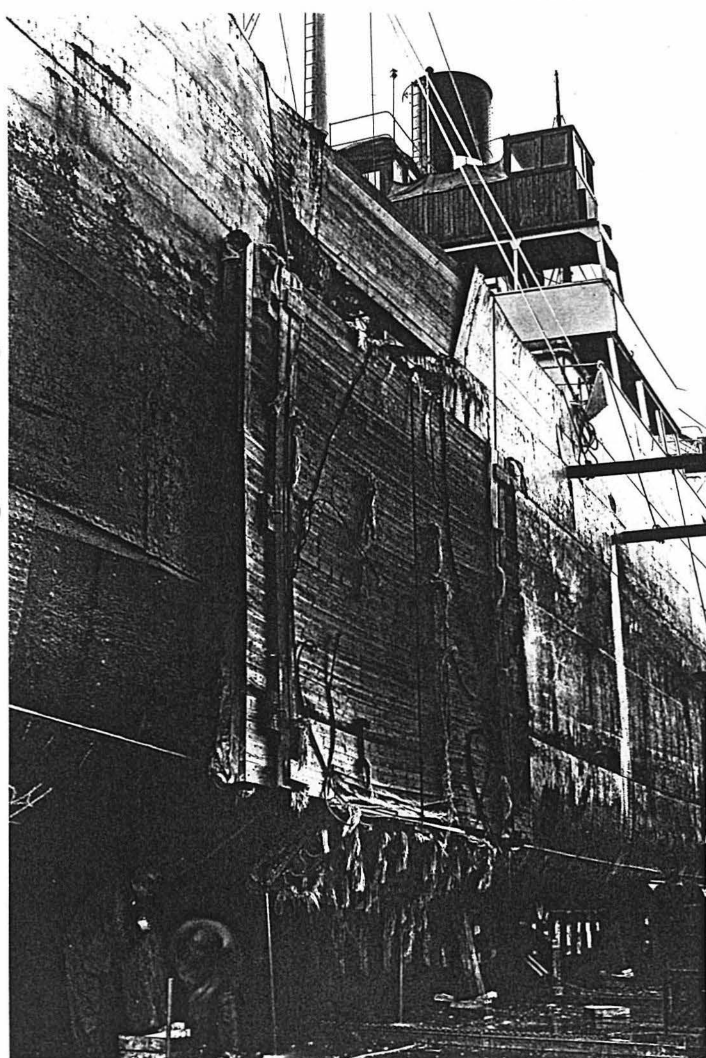
Har av kapten Ericsson erhållit medgivande att ta avskrift av bestämmelserna " Tyska Marinens Kursanvisningar" rörande lanternföring och ankring i de minfria farlederna . Dessa lyder som följer:

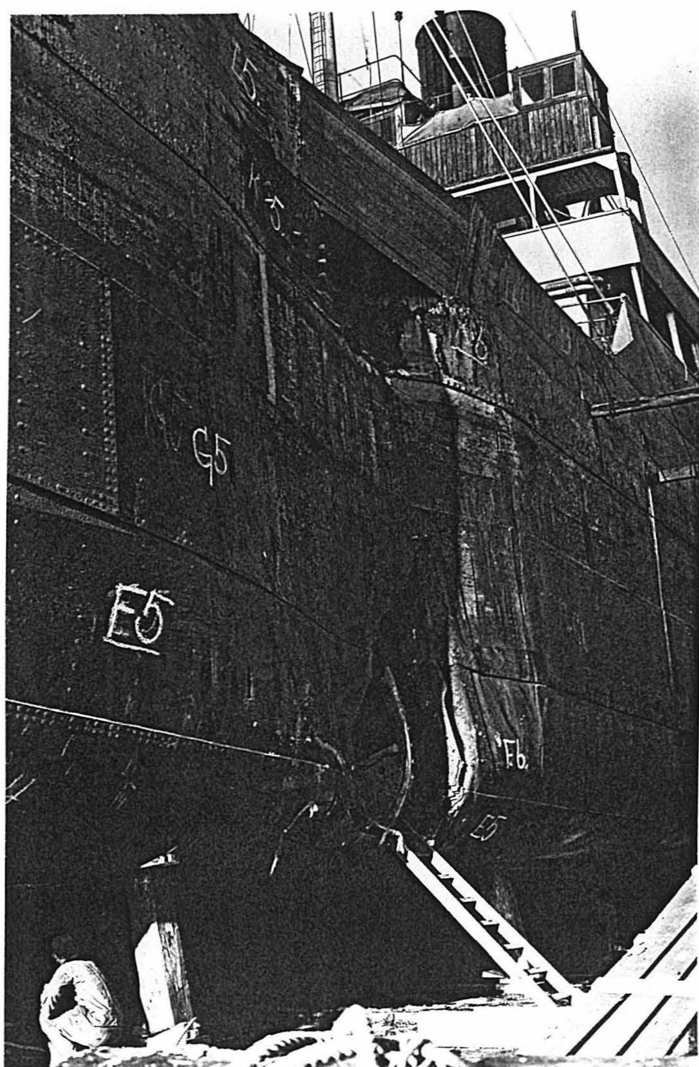
4) Beim befahren ~~xxxx~~ die für nachtfahrt freigegebenen Zwangswege,sind sämtliche Fenster, oder /und Schachtlichter abzublenden. Erforderlichenfalls sind Lichtschleusen einzubauen. Ferner ist die Aussen-

LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I



BORGSTEN DOCKAD I NAKSKOV Okt. I94I.





LUOSSA - BORGSTEN 26.9.4I

beleuchtung bis auf Topp- und seiten- und Hecklichter zu löschen.Die ver bleibenden Lichter sind nach oben und untern Witterungsbeständig abzuschirmen, so dass die von oben njcht eingesehen werden können und ein spiegeln der Lichtwellen auf der Wasseroberfläche möglichst vermieden wird. Die Topplichter sind so abzublenden , dass sie bei Dunkelheit und klarer Sicht nur bis zu 2 seemeilen , die übrigen Topplichter und die Ankerlichter nur bis auf ein Seemeile sichtbar sind. Bei Nacht und diesigen Wetter ist auf die ausgelegten Tonnen besonders zu achten, um sie nicht zu verschleppen. Sobald die Leuchtfeuer geläscht sind, muss geankert werden, Zum Ankern sind die vorgeschriebenen Ankerplätze zu benutzen Falls dieser vor löschen der Feuer nicht erreicht werden kann, ist auf dem zunächst liegenden , vor dem Zeitpunkt des löschens zuletzt erreichbaren Ankerplatz zu Ankern. Das ankern auf dem Minenfreien Wegen ist ver boten. Falls beim ausserplanmässigen Löschen der Leuchtfeuer die vorgesehenen Ankerplätze nicht erreicht werden können, ist am Rande des Minen freien Weges zu ankern und die Minenfreie Fahrrinne frei ~~zu~~ zu halten."

Högaktningsfullt

Th Ardahl

Historik

Se Luossa I2.5.43 Minskadad.

ASPÖ 28.9.41

TILL EMDEN FÖR EGEN MASKIN MED OMFATTANDE SKADOR EFTER MINEXPLOSION

Rapport

Avgick Oxelösund tis 23.9.41 destinerad till Rotterdam. Last: 1992 ton järnmalm. Djupg F. 16′4′′ – A. 17 4″ 19 ombv
Minsprängd sön 28.9 kl 18.55 i konvoj på N. 53 40′ – O.6 12′. Vind Ost 8 Grov sjö, klar sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på backen.
Skador på skrov, huvud- och hjälpmaskiner, läckage. Ingen skadad.
Angjort Emden 29.9 för lossning och reparation.

Emden 3.10.41
E.Wahlberg
Befh

Journalutdrag

Tis 23.9 kl 14 avgått från Oxelösund med last av 1992 ton järnmalm (Blötberg -Magnetit-Stückerz) Djupg F 16 4″ – A 17 4′′

Sön 28.9 kl 04 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Avgått 04.45 med sjölots ombord 07 passerat Cuxhaven och fått B.O och signalmatros ombord.
11.30 Upphunnit och fallit in i konvojen till Rotterdam. Grov sjö, vind O.8, klar sikt. Kl 18.55 vid Hbert Gat, N. 53 40′ – O.06 12′, plötsligt en våldsam explosion – enligt befh uppfattning en magnetmina – varvid allt ombord brngades i största oreda och ljuset slocknade. Maskin stoppades omedelbart , livbåtssignal gavs i ångvisslan och besättningen beordrades bemanna livbåtarna. Under tiden visade rundpejling betydligt läckage i maskinrummet men ingen fara bedömdes föreligga för att fartyget skulle sjunka, varför båtarna åter upphivades och fastgjordes. I den grova sjön hotade båtarna att slås sönder mot fartygssidan.
Efter undersökningar och div provisoriska reparationer i maskinrummet kunde maskinen åter användas för manövermedsakta fart. Satt igång med länsning av tankar och rännstenar. Då förpostbåten gick upp längs STB-sidan för att ta emot en bogserwire och hålla Aspö mot sjön, slingrade den till och krossade STB utsvängda livbåt. Kl 23.50 ankrat på 25 meters vatten med STB ankare och 60 famnar.

Mån 29.9 Under natten fortsatt med provisoriska reparationer i maskin så att maskin kunde användas. Lättat kl 06.40 och med reducerad fart fortsatt in mot Emden. Kl 09.50 mötte bärgningsångare, men assistans avböjdes då Aspö utan tvivel kunde ta sig upp till Emden för egen maskin. Fått lots 10.40 och kl 16.40 förtöjt på anvisad plats i Emden. – Djupg F. 16′ 2″ – A. 17′6″

Aspö 30.9.41
E.Wahlberg Befh

Forts

ASPÖ 28.9.41

Maskindagboken

Sön 28.9 04.40 avgick med full fart ur slussen vid Brunsbüttel.
Manöver vid Cuxhaven 07-07.20
Manöver för lämnande av lots 08.17 - 08.34
Kl 18.55 våldsam explosion i fartygets närhet. Stoppat och stängt av på stora maskinen .Lyset slocknat. Stängt av äüen på lysmaskinen. Då vatten kraftigt forsade in från tunneln sprungit upp och stängt den vattentäta dörren. Efter en stund åter gått ner i maskinrummet. Samtliga durkar uppkastade och i oreda . Tagit in vatten i pannorna för att ta ner ångtrycket. Stängt bottenkranen och avloppsventilen till stora maskinen för att stoppa det genom de sprungna rörledningarna inforsande vattnet. Undersökt och reparerat lysmaskinen så att ljuset efter en stund åter delvis fungerade. Satt igång barlastpumpen för länsning av köl och tunnelgrop, varvid det befanns att det från tunneln inrinnande vattnet orsakats av att röret från akterpiken samt ett länsrör till maskinen spräckts. Samtliga å skotten uppsatta verktygblivit kringkastade i maskinrummet.Börjat undersöka huvudmaskinen för att få densamma igång för att om möjligt ta fartyget i hamn för egen maskin. Det visade sig att kondensorn samt cirkulations- luft-matar- och länspumparna bräckts. Losskopplat de skadade delarna och prov. reparerat kondensorn. Med hjälp av de fristående pumparna startat maskin på försök kl 23 och kört runt med helt sakta fart. Satt igång ånyo kl 23.30. Varierande manövrer till ankring och väl i maskin kl 23.48.

Mån 29.9 Stoppat länsning och lyse 00.30, satt igång det igen kl 04.
Värmt maskinen kl 05.Avgått 06.40. Manöver för lots 10.35- 10.38
Halv fart 15.50 Varierande manövrar och väl i maskin 16.45 i Emden.

Tis 30.9 - tis 21.10 Legat i Emden för prov. reparation.

Ons 22.10 Erhållit certifikat för gång med halv fart till svensk hamn.
Avgått från Emden. Full fart kl 15.10

Mån 27.10 Anlänt Malmö , väl i maskin 16.27.Under resan ha ram- vev- och bunt lager visat benägenhet till varmgång ävensom tunnellagren. Donkeypumpen har hela resan tjänstgjort som matarpump och barlastpumpen som länspump.

Malmö 31.10.41

Erik Svensson
Övermaskinist

E.Wahlberg
Befh

(Utdraget delvis SKN)

"Sjöförklaring" vid Amtsgericht i Emden 3.10.41

Befh, Ie styrman, 2e maskinisten & matros Erik Andersson.
Tysk översättning av journaluppdraget upplästs.

Forts

ASPÖ 28.9.41

De 4 inkallade förklarade att de inte behärskade tyska språket varefter de svurit eden och lämnat sina personalia till protokollet varefter de bekräftat journalutdragets riktighet. Skeppsdagboken återlämnats till befh "Die vier gerufenen eerklärten dass sie der Deutschen Sprache ~~nicht mächtig~~ nicht mächtig seien und nur Schwedisch sprechen.Dolmetcher M.Mäckelmann wurde daher zugezogen."

KK memorial 12.11.41 Ej för publicering
Nr 225 H
Minsprängning i fartygets omedelbara närhet,
Ex officio Bo Bergström

Crew list

Befh Erik Thure Wahlberg, Gävle, 21.1.06 Öregrund (23.9.41)
Ie styrman Erik Boogren, Malmö, 1.10.81 Jönköping (14.6.41)
2e styrman A.Knafve, Hälsingborg, 29.10.11 Brunnby -"-
Chief Erik Svensson, Ystad, 7.12.96 Simrishamn -"-
2e maskinist Knut Hubinette, Hälsingborg, 7.1.90 Skön -"-
Föreståndarska L.Petterson, Norrköping, 6.2.06 Ekeby -"-
Kokerska E.Carlsson, Västervik, 31.12.14 Degerfors (15.7.41)
Båtsman A.Wahlberg, Åbo, 20.8.90 Pargas
Matros C.E.Andersson, Gtbg, 14.6.11 Borås
Matros N.Olsson, Stockholm, 18.3.16 Askersund Tvillingar
Lättmatros S.Andersson, Gtbg, 14.6.11 Borås
Jungman B.Lundin, Hälsingborg, 11.1.18 Älvdalen
Jungman S.Juliusson, Kristianstad, 7.5.22 Kristianstad
Donkeyman G.Åkerberg, Norrköping, 21.8.86 Skällerstad
Eldare T.G.Andersson, Norrköping, 6.12 13 Norrköping
Eldare E.Wallman, Söderhamn, 19.1.17 Ljusdal
Eldare E.Håkansson, Malmö, 26.4.93 Konga
Lämpare E.Thuresson, Malmö, 21.3.99 Malmö
Maskinelev G.Andersson, Karlskrona, 4.8.18 Sthlm
(Alla mönstrat juni- sept 41)

SKNEIII 213

Schadenaufstellung

Maskinrummet: Styrmanskinens & lysmaskinens bäddar rubbade, nödbelysningsbatterierna skadade, ballastpumpens båda stativ avslagna, oljepumpen för roderstocken bräckt, ballastpumpens ledning bräckt,länspumpens ventilhus avbrutna, luftpumpens fundament lösbräckt, kondensorn lössliten, ångavloppet från kondensorn till lågtryckscylindens fläns

ASPÖ 28.9.41

brutet, den tillkopplade länspumpens sugledning bräckt, ventilhuset på aktre maskinskottet nerfallet, akterpikens länsrör ochkylledningen till tunnellagren avslagna, skador på 8 tunnellager, ångpannearmaturen delvis otät, 100 l olja läckt ut ur STB tank, förliga bärlagret till huvudmaskin bräckts, en mängd rörledningsbrott...

Lastrum 1-4: Alla pejl - och luftningsrör skadade i flänsarna.Slagcementen delvis krossad. Bottenskador i övrigt återstår att fastställa.

Skador på däck: Skyddslådan för nödstyrningen lössliten, kvadranten rubbad. Luft- och pejlrör samt ångrör avslagna. BB sidopollare vid lucka 3 lössliten, FW-tanken midskepps lossnat från däck, arbetsbåten STB lätt skadad, STB livbåt svårt sönderslagen och förliga däverten lätt skadad, BB båt lätt skadad, en lejdare avslagen, isboxen losslagen, en vattentank på båtdäck lössliten och rören avbrutna, 9 glas krossats i maskinskylightet vars luckupphängning deformerats, 2 glas i kabysskylightet spräckts, 3 stag sprängts till kabyss-skorstenen, båda eldrumsluftrörens huvar kastats av, en topplantena förstörd och 2 ankarlanternor skadade.

Salongen: Buffén lossnat från skottet, bord & 4 stolar skadade, 2 värmeelement lossnat.

Befh daghytt: Rökbordets glasskiva krossad, radion skadad, 2 lampkupor krossade, 2 stolar skadade, 2 dörrar i förrummet skadade.

Befh Sovhytt: Panelen splittrad, skrivbord, soffa och en stol skadade, ytterdörr med karmar skadade, 3 lampkupor och 1 ventilglas krossats, radiopejlapparaten skadad, 3 ventilfyllningar skadade, skåp skadat liksom linoleummattan och en bordduk.

Befh badrum: Badkaret lösslitet, rören bräckta, tvättställ,wc-stol,spegel ocg glashylla krossats, dörren fastklämd.

Kortthytten: Ytterdörren skadad, väggur och kronometer skadade, medicinskåpet med innehåll skadat, linoleummatta o.a skadat av batterisyra, Schaltkasten ein glas zerbrochen.

Styrhytten: Skotten lossnat från däcket, kompasshusetskadat.

Kommandobryggan: BB splitterskydd bakom bryggan lösslitet, kompass och kompasshus skadade, enruta krossad,i STB vindskydd, positionslamporna STB och BB skadade.

Kabyssen: Spisen slagits sönder, plattgolvet splittrats,alla hyllor nedfallna, varmvattenberedaren lossnat, 2 lampkupor krossats

Befälsmässen: Bordet slagits loss från durken, panelen skadad, klockan och 2 kampkupor krossade.

Befälspentryt: Järnskott och dörr till mässen STB skadtas,2 handeldsläckare kastats ur sina hållare och skadats, glas o porslin krossats.

forts

ASPÖ 28.9.41

Skadeuppställning forts

Befh pentry: Durkmassan förnyas, ringledningen skadad, 2 lampglas krossats

Glas & porslin: Matservis för 6 personer, kaffeservis för 12 personer, 12 ölglas, 6 grogglas, 6 snapsglas, 2 glastallrikar, 2 mjölkkannor, 12 glaskummen, 1 ostkupa, 1 thekanna krossats.

Förstörd proviant: 10 kg ägg, 4 flaskor konjak, 2 helor brännvin, 6 flaskor saft, 2 kg kaffe, 2 hg skinka, en medwurst.

Kockens hytt: Dörren fastklämd, elementet lossnat, panelen lätt skadad, bordslampa krossad, takkupa krossad, vägghyllan nerfallen.

Maskinkappsdörren STB med ram skadad.

Ie maskinistens hytt: Dörr och panel skadade, en stol skadad,elementet slagits loss.

2e maskinistens hytt: Kojen lösslagen, panelen skadad, vattenkaraff krossad

Ie styrmans hytt: 1 stol och skrivmaskinen skadat, 4 lampkupor krossats, elemente lösslitet, dörren skadad, karaff med 2 glas krossats.

2e styrmans hytt: Ventilglaset spräckt, panelen skadad,lampkupan krossad.

Matrosmässen. Bordet lösslaget, skåp & panel skadade, element med rörledn skadade.

Liknande skador i däcks- och eldarhytterna föröver samt eldarmässen.

Bottenskador Omfattande plåtskador akterut om STB i kölstråket samt i A,B,C,D,E,F,G,H,I,J-stråken. STB slingerköl bucklad. Riktning av spant och bottenstockar.

Emden 2.10. 41

Prov. raparation i Emden kostat RM 4072:70

Maskinrep. utförts av Werft Schulte & Bruns, Emden.

Dockning och bottenreparation: Staatswerft, Emden.

Livbåtar: Båtvarvet J.Sechler, Emden.

Besiktning i docka i Malmö 29.10.41

Aspö anlände till Malmö 27.10,utlossad 28.10 kl 15

Reparerade vid Kockums 28.10 - 10.1.42, avgick från Malmö kl 08 10.1.42

STB sida akter 40 spant och bottenstockar uppriktas och omnitas
-"- -"- 46 sidospant med kontraspant -"-

BB sida akter 20 spant och bottenstockar uppriktas och omnitas
-"- 4 sidospant med kontraspant -"-

Båt- och bryggdäck drivas ca 900 löpmeter.

Ny STB livbåt, riktning av 3 dävertar STB, arbetsbåt repareras.

Alla dörrar och lås i inredningen justeras och förnyas där så nödvändigt.

Forts

ASPÖ 28.9.41

Maskinspecifikationen upptar flera sidor.
Under arbetets gång uppdagades nya skador som t.ex att högtryckscylindern spräckts, 2 ventillådor i maskin spräckts och att 71 tuber måste förnyas i kondesnorn, skador som ksotade 20125:- utöver det anbud på 129.000:- som Kockums ingivit.
Under rep. i Malmö var befh, Ie och 2e styrman, chiefen, 2e maskinisten, förestånderskan, donkeyman, båtsman och en matros kvar i tjänst med kost och logi iland.

Kostnader

Rederiets sluträkning 19.3.42 : 201.707:83 varav 155.400:- för Kockums rep.
KN utbetalat 14.1.42 a conto 125.000:- och efter dispache 6.7.42 utbetalat ytterligare 44476:55

Journal i Emden 29.9 - 22.10 41

Mån 29.9 16.45 anlänt Emden såsom nödhamn och förtöjt å anvisad lossningsplats. Läckage i tank 2,4 och 5 samt akterpik. Rännstenar läns. Kl 18 börjat lossa malmlasten som pågått t.21.30.
Tis 30.9 Lossat 09-19 då lasten var utlossad. Besiktning ägt rum.
Ons 1.10 11.15 förhalat till Staatswerfts Schwimmdock ass. av lots och 2 bogserbåtar. Förtöjt i dockan kl 15 och torrsatts. Lloyds expert och ass. ombud samt besiktningsmän besiktigat botten. Kl 17 igångsatt diktningsarbeten samt påbörjat maskinreparation.
Lör 4.10 Avslutat de bottenreparationer som Lloyds krävt för att få avgå med halv last.Utdockats kl 14, förhalats till kaj för fortsatta maskinreparationer.
Lör 18.10 Kl 11 avslutat de prov. rep i maskinrummet.Sjövärdighetsbevis utfärdats för färd med halv last och halv fart i maskin till sv. hamn.
Mån. 20.10 07 förhalat till lastningsplats ass. av lots och en bogserbåt. Väl förtöjda kl 09.30. Börjat lasta kol kl 14.30 - 20.30
Tis 21.10 Kl 08 fortsatt lasta tills halv last intagits = 1178 ton kol. Kl 18.30-19.30 förhalat till bunkerkajen.
Ons 22.10 Bunkrat 60 ton kl 08-10. Kompassjustering kl 10-14 med ass av lots ochbogersbåt. Kl 15 slussat ut ocg avgått från Emden under sjölots ledning.
Mån 27.10 Kl 16.27 anlänt till Malmö.
Tis 28.10 efter utlossning kl 15 förhalat till Kockumas torrdocka och torrsatts. Harald bogserat från Nyhamnen till dockan.
Ons 29.10 Rep. påbörjats i docka efter besiktning.

Avgick Malmö kl 08 den 10.1.42.

ASPÖ 28.9.41

Historik

Laståneare på 1332 brton byggd 1920 vid Kockums i Malmö av stål.(Ex Fylgia, Bris) L. 71,4 B. 11,5 Tillhörig red AB Rex (M.Källström) I Stockholm. 2150 dw. 612 ihkr triplemaskin av Kockums fabrikat. 2 enkeländade pannor. Raised quarterdeckstyp med back,oop, rak stäv, häckakter, 4 luckor, 2 master och 4 bommar. Byggd på 5 månader 1920. Rexbolagets första fartyg, inköpt i juni 23 som Fylgia från red AB Fylgia i Helsingfors av det då nybildade Rexbolaget. (Inreg 3.6.23) På resa Oscarshamn- Bremen med last av 2005 ton järnmalm fick Aspö i konvoj vid Wester Till boj i Elbes mynning BB livbåt krossad o.a skador då hon rammades av en tysk Sperrbrecher som backade från platsen utan att fråga efter vad som hänt. Aspö kunde fortsätta till Bremen för lossning. - 1953 var Aspö rederiets äldsta och minsta ångare då hon försvann med man och allt i 35 sek.meters NW orkan sön 1.2.53 på resa Oscarshamn- West Hartlepool med rums - och däckslast av 500 stds pitprops. Befh Erik Einar Månsson, Söderköping, 45 år och 21 mans besättning. Aspö begärde per radio assistans kl 17.25 180'WSW Skagen och meddelade att fördäckslasten spolats överbord och att fartyget var läck i förrummet. Befh var mycket lugn men visste int om besättningen skulle klara länspumpning och reparationer själva. Kl 19.50 tystnade Aspös radio och då ss Kalix kl 21.40 nådde uppgiven position kunde ingenting siktas i mörkret och den täta snötjockan. Sjöhävningen var fruktansvärd. Aspös sista position angivits som N 55 57'- 0 4 45'. Många fartyg och flyg sattes in i sökandet 2.2. Drivande pitprops, en tom livbåt och livbojar siktades . Den 21.353 meddelades från Köpenhamn att en dansk fiskebåt , Brandsted av Esbjerg, funnit vraket av ett stort fartyg på 76 meters djup vid Doggers Bank på lat N 55 22'- 0 3 21', av allt att döma Aspö. Då man efter mycket arbete fick upp trålen följde en rulle skeppspapper med av vila flera var stämplade men nampet Aspö- Stockholm. Aspö var av s.k Baltic type,speciellt byggd för trälaster, med hinderfria welldäck, stora luckor med mast på resp back och poop samt midskepps bompålar med winschplattformar. Lastade såg fartyg av av denna typ mer ut som flytande brädgårdar än fartyg och det av okänd anledning uppkomna läckaget i förrummet kan bidra till att vräka omkull ett sådant fartyg på ett ögonblick utan föregående lastförskjutning,särskilt i en orkanby.

SELENE 29 9 41 50% krig

SVÅRT LÄCK EFTER KOLLISION I MÖRKLAG KONVOJ - INBÄRGAD TILL GRIMSBY

Rapport

Avgick Southend,London fre 26 9 41 destinerad till Leith med rumslast av 1690 ton cement i säckar Djupg F 15′3″- A 17′2″ 19 ombv

((I lastkolumnen står bara ett streck i befh rapport Att hon hade cementlast framgår av en uppgift att besättningen lämpat cementsäckar efter kollisionen, och av djupgåendet))

Mån 29 9 i konvoj kl 01 45 på N 53 4,5′- 0 1 27′c:a kolliderat med Holländska M/T Gorilla Mycket mörkt, sikten reducerad av dimma,lugnt Befh och 1e styrman på bryggan samt utkik Rammad mellan lucka 3 och 4 BB, styrledningen skadad, svårt läck, plåtar inbucklade och spräckta på akterkant av lucka 3

Journalutdrag

Sön 28 9 kl 07 hivat upp och fortsatt i konvoj från Southend Lämnat losten kl 10 10 ,satt logg = 0,kurser i konvoj till kl 24

Mån 29 9 04 45 kolliderat med holländska motortankfartyget Gorilla ((Gorilla av Haag, 8096 brton, Byggd 1939 i Schiedam, 11 285 ton dw)) Selene gick i BB kolonn närmast konvojledaren (The Commodore ship) som c:a 04 40 ändrat kursen c:a 20° BB hän varvid Selene följt efter 1e styrman såg plötsligt en stor svart skugga dyka upp akterut om BB, ropade på befh och gav en utdragen varningssignal i ångvisslan samtidigt som han slog full fart fram i maskin för att om möjligt undgå kollision,men det okända fartyget törnade med stor kraft mot Selenes BB-sida mellan akterluckorna 3 och 4 Stoppat maskin, pejlat tankar och rännstenar och konstaterat svårt läckage Fartyget fått BB slagsida. Startat pumparna Alle man utpurrade Styrledningen skadad, men järnstången som förbinder roderkättingarna hade inte brustit så det lyckades att genom stämplingar få den inbucklade plåten fri från järnstången och ångstyrledningen kunde användas Alle man satts att skifta cementsäckarna så att skadan skulle kunna besiktigas Pluggar och kilar slagits in i de värsta hålen i bordläggningen vid lucka 3 men vattnet fortsatt att stiga i akterrummet Högsta vattenståndethar varit 7′om BB och 5′om STB Alle man bildat kedja med pytsar och länsat från akterrummet Visat sig möjligt att hålla vattenståndet i rummet med stora maskinlänspumpen och ballastpumpen Länsat ut 20 ton förskvatten från akterpiken Kl 02 45 satt kurs på närmaste hamn Grimsby En av Amiralitetet rekvirerad bärgningsbåt mötte i Humbers mynning med befh vägrade ta emot assistans Efter det Selene passerat emmigrationsfartyget och fått lots ,mötte en annan av Amiralitetets bärgnings båtar och en lieutnant bordade och villeöverta befälet,men han avvisades bestämt av befh som själv ämnade ta in Selene för egen maskin i hamnen

SELENE 29 9 41

Utanför hamniinloppet beordrade befh en bogserbåt och tillsade i 2 vittnens närvaro bogserbåtskaptenen atthan fick bogsera in Selene under den förutsättningen att arbetet hängavs till vanlig assistans vid ankomst och avgång från hamnen Kl 14 40 var Selene förtöjd i bojarna i Royal Dock i Grimsby Befh beordrat en extra pump från land eftersom enbart ballastpumpen inte kunde hålla vattenståndet i rummet Brandmanskap från Grimsby tog ombord och skötte motorpumpen Agenten A Smith tillsagt Lloyds surveyor och assuransens ombud

Maskinloggboken

Assistant engineer Arbus kept watch 1 42 a m order from bridge to make utmost speed, which order was obeyed immediately About 6 minutes later felt one bump on port side,same time came order stop from bridge Got order from bridge to put to work all pumps to pumping port from after hold Ballastpump and main engine bilge pumps working all the time
2 52 a m proceeded Grimsby 3 10 41

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Hull den 8 10 41

The master was resting on a sofa in the chartroom adjoining the wheelhouse when the 1st officer called

1st officer cried out for the master and the man at the wheel knocked at the chartroom door immediately behind his back The master came out Blwe the whistle, a long blast, ordered full speed ahead After the colision at 1 45 a m the master stopped the engine The hatches aft were opened , all hans called out to shift cargo and make temporary repairs

The chief was in his cabin

3e engineer kept the engine room scrap log He felt a heavy bump Attended to the safety valves and opened out the condenser to air ,took his lifebelt to the deck and after seeing that it was no enemy action, he returned to the engine room Witness then looked at the engine room clock and saw thatthe time was 1 45 a m and this time was entered in the scrap log as time to " stop"

O S Horner , at the wheel, did not see the other vessel because the bridge wasprotected againstenemy action About 5 minutes prior to collision he altered course 2 points to port approx, Sträckt armen bakåt och knackat på befh dörr

O S Murphy Look out man at the port wing of the bridge Out of the haze he saw another vessel, 2 ships lengths away, coming straight for them and immediately informed the mate The other vessel blew it's whistle when it was almost ontop of us Selene blew her whistle as soon as the look outmancalled the mate Impossible in the dark to see the other ships name She carried no lights End

SELENE 29.9.41

KK memorial 14.11.41 Ej för publicering

(Lastkolumnen överkryssad i memorialet)
Orsak: De mörkläggningsbestämmelser som vid särskilt prekära lägen tillämpas i eskorterade konvojer på kusterna under nu rådande stormaktskrig i förening med dåliga siktförhållanden och rådande mörker.

Ex officio
Bo Bergström

Crew list

Befh Gösta (ERLAND) Plomgren, Linnégatan 15,Stockholm, 7.7.09 (19 9 40)
1e styrman Jakob Siig, Pärnu, Estland, 2.1.05 (1.11.40 Liverpool)
2e styrman Alexander Laason, Kuuresaar, Estland, 31.1.92
Chief Arnold Ojasoo, Viljandimaal, Estland, 28.5.09 (1.11.40)
2e maskinist Boris Popov, Calaci, Rumänien, 20.6.95
Ass maskinist Ferdinand Abbus, Läänemaal, Estland, 20.8.09 (11.8.41)
AB Gustav Petterson, Stockholm, 13.3.90
AB Aleksei Samul, Palmse, Estland,24.2.09
AB Andrei Rand, Laimjala, Estland, 31.5.16
O S Rudolf Avilo, Tallinn, Estland, 4.4.14
O S James Horner, 2 Wellington Street, Belfast, 17.1.03 (21.8.41)
O S Luke Murphy, 6 Fishers Row, Wexford, Irish Free State, 5.4.03 (21.8.41
Eldare Carlos Mateus, Portugal, 1.5.07
Eldare Oswald Jakobson, Estland, 12.4.17
Eldare Manuel Machado, Portugal, 18.8.03
Lämpare Jose Teixeira, Portugal, 28.5.15
Stuert Felix Lox, Seraing,Belgien, 16.7.07
Kock Axel Petterson,Linsall, Sverige, 5.11.13
Mässuppassare Lorens Clapperton, Melbourne, 3.7.10 (British)

KK (H) Vol 26 Läätare konvojkollision 17.11.41

på resa Methil-Belfast med last av 1531 ton kol i rum Djupg F 14′11″ – A 16′8″ Befh Gösta Erland Plomgren & 2e styrman på bryggan.
17 11 41 kl 02.26 kolliderat med ss Benvannock av Leith på 6426 brton. (B -21 i Glasgow) 4′SW "M2"-boj i mycket mörkt väder. ~~XXXXXX~~"med NO 3 och moderat sjö.- Selene hade på grund av svag maskin tidigare på natten förlorat sin konvoj och förde oskärmade sidoljus och akterlanterna,men inga topplanternor.- Kl 02.22 siktades konturen av ett helt mörklagt fartyg på BB bog synbarligen på samma kurs och Selene ändrade sin kurs 1½ streck STB för att gå klar detta fartyg. Då Selene närmade sig iakttogs plötsligt att det andra fartyget girade STB utan att ge någon signal.Selene gav en

SELENE 29.9.41

kort stöt i ångvisslan, fick svar med 2 korta stötar indikerande BB-gir men det oatkkat fortsatte det andra fartyget att gira STB med god fart. Selene girat hårt STB med full fart. När det andra fartyget var nära nog paralellt med Selene lättades på rodret som lades BB för att undvika att aktern skulle slå emot det andra fartyget, vilket fortsatte sin STB-gir och träffade Selenes BB låring kl 02.26 varvid plåtar intrycktes över vattenlinjen. Selene först stoppat maskin, sedan följt efter och utväxlat signaler med motliggaren som visade sig vara ss Benvannock på resa till Oban, som underlåtit att ha sin akterlanterna tänd.

SKNEIII 213

Kompletterande journalutdrag

Selene reparerat, belagts med kvarstad, åter släppts.

Fr 26.9 Avgick Kent Wharf, River Thames, med last av cement till Leith.
Lör 27.9 Ankrat utanför Southend, justerat kompasserna.
Sön 28.9 kl 07 hivat upp och fortsatt i konvoj.
Mån 29.9 (Se utdraget sid 1)
Tis 30.9 kl 11 surveyor ombord. Kl 15.15 förhalat till Alexandra Dock i Grimsby och förtöjt 16.30. Dykare gått ner för tätning. Kl 19 slutat länsa från akterrummet.
Ons 1.10 Kl 08 - 19 lossat 730 ton cement.
Tors 2.10 07 -19 lossat 655 ton cement.
Fre 3.10 Fortsatt lossning.
Lör 4.10 All last lossad kl 14.20. Avgått till Hull kl 17.10 u lots ledning. Anlänt Victoria Dock, Hull kl 19.10.
Mån 6.10 Lloyds ombud och Union Dock people besiktigat kl 10 -11.30. Reparationerna påbörjats.
Tis 7.10 - Tis 14.10 reparerat i Hull.
Ons 15.10 Förhalat till William Wright Dry Dock och indockats kl 15.15.
Tors 16.10 - sön 26.10 reparerat i torrdocka.
Mån 27.10 Utdockats kl 10 fm och förhalat till kaj i Victoria Dock vid Shed 16 för fortsatta reparationer.
Tis 28.10 - Ons 5.11 Reparerat i Victoria Dock, Hull,
Lör 4.11 Admiralty Marshal put ship under arrest.
Tis 4.11 Admiralty Marshall took arrest off ship.
Ons 5.11 Kl 17 folk från torrdockan avslutat reparationerna av bordläggniggen.
Tors 6.11 Förhalat till Alexandra Dock kl 07, bunkrat 146 ton kol 10.30 - 13. Kl 14- 16.30 wiping alongside wiping berth. (Avmagnetisering).
Fre 7.11 Efter avmagnetsiering med assistans av bogserbåt. justerat kompasserna. Kl 11.30 ankrat på Grimsby Roads i väntan på konvojorder.

End.

SELENE 29.9.41

Utdrag ur dispache,given i NewCastle 7.8.42 av
Messrs Burson & Clark.

The damage was found to be of serious nature, the shell plating in way of the after hold port side being badly buckled.
No Drydock available in Grimsby After discharging vessel must proceed to Hull for drydocking and repairs.
Brädgångaen intryckt liksom bordläggningen ända ner till slaget kraftigt intryckt mitt för lucka 3 inklusive spant ,stringers etc, plåtväxlar öppnats, ett stort antal nitar sprängts.Däcket BB svårt bucklat vid Lucka 3 och på förkant av lucka 4, även på STB-sidan har däcket uppbucklats till följd av kollisionsstöten.3ans luckkarm deformerad liksom lucka 4 på förkant.Styrledningen fastklämd. Pumparna måste gås igenom eftersom de varit i oavbrutet arbete för att hålla vattnet nere.
Selene anlänt till Hull den 4.10.41, den 5.10 började folk från the Union Drydock & Engineering Co Ltd på fm reparera skadorna.
Selene indockats i William Wright Drydock på em den 15 10,utdockats den 27.10 Reparationen avslutats afloat den 6.11.41.
Totalkostnad pund 3096.18.1.

Gorillas reparation

Reparerade provisoriskt i Liverpool med cementkista i förpiken, kostnad pund 54.10. Permanent reparation i Halifax för dollars 6950:-

Efterspel inkl rättegång mot Selene

Gorillas rederi krävt skadestånd på pund 10500:- för vilket belopp SKN ställde bankgaranti.
2.10.42 lyckades Wilson reducera bail till pund 6500:-
18.11.42 utbetalade SKN till rederiet 50% av gemensamt haveri = 46370:- kr
Evidence of Selene witnesses taken before Court examiner 27.3.42.
Wilson telegram 10.12.42 till SKN:" Judgment holds Selene 4/5 blame Gorilla 1/5 blame Costas in same proportion = Wm Wilson". (Uo. II)
SKN avstått från att överklaga domen ,vilken innebar att Gorillas rederi gått med på att betala proveny på 1/5-del av sitt krav på Selene.(8250 Pun
Det rättsliga efterspelet fortsatte dock.
Enligt Wilson 26.6.45 uppgörelse träffats om att betrakta kollisionen som 50% krig och 50% sjö.
13.8.45 skrev Wilson att " the calim of the Gorilla has been agreed to Pounds 2175 of wich 80% is recoverable,and the Selenes claim was agreed at pounds 8425 of which 20% is recoverable.
13.9.45 utbetalade SKN till Wilson xxxxxxxxxkr 42526:91 kr
21.10.46 fick SKN från Wilson proveny på 18534:81 plus 707:77 kr.
Därtill kommer en mängd mindre utbetalningar från SKN för haveriet.

SELENE 19-9.41

Statement of Selenes befh inför Bramwell,Clayton & Clayton Solicitors, New Castle-on-Tune, 10.10.41.

Selene gick som nr 2 i BB kolonn i den helt mörklagda konvojen.Gorilla var ett av fartygen akter om oss.Nr 1 vae "Marie Dawn". Mycket mörkt med lätt bris.2e styrmans vakt.Befh lagt sig fullt påklädd på soffan i karthytten bakom styrhytten,sedan han sagt till om att bli kallad vid behov. Väckts av en knackning på dörren och genast gått ut på bryggan.Hört en lång varningssignal i Selenes ångvissla.Jag kom ut i styrhytten på BB sida.Så kom ett mycket kraftigt kollisionsbrak.Jag såg akteröver från BB bryggvinge och såg Gorilla i kontakt med vår BB-sida vid lucka 3 i aktre wellen och i c:a 75° vinkel "leading forward on our vessel". Jag tittade föröver och såg att vi var 1 till 2 båtlängder akter om "Marie Dawn". Jag slog stopp i maskin.Jag såg på klockan omedelbart efter kollisionen och den var 01.45. Då jag slog stopp såg jag att telegrafen stod på full fart fram.Gorilla låg stilla inärheten och namn utbyttes med morselampa. Jag undersökte själv våra skador och beordrade pejling som visade att vattnet steg i akterrummet.Omfattande skador på BB bordläggning och brädgång vid lucka 3 där även däcket bucklats upp.Jag gav order till maskin att starta ballastpumpen och huvudmaskinspumpen till akterrummet.Jag lät sedan öppna lucka 3 och klättrade ner.Hörde vatten rinna in i rummet om BB men cementsäckarna dolde skadorna.Alla ombord utom rorsman och 1e styrman sattes i arbete att langa undan cementsäckarna från BB-sidan till rummets midskepp. Cirka 200 säckar lämpats undan med en vikt per säck på ca 1 cwt.Jag såg nu sprickor och öppna växlar som 2e styrman och besättningen började täta efter bästa förmåga med kilar. Tänkt att i värsta fall får jag sätta henne på grund. Under tiden gick maskin sakta farm (FRAM) och trots pumpning steg vattnet sakta.Kl 03 lät jag öka farten för att få mera kraft på huvudmaskinspumpen och samtidigt sattes besättningen i arbete med pytsar som langades i en kedja och tömdes ~~överbord~~ på däck.Alla hjälpt till utom 1e styrman och rorsman på bryggan.Det fanns en del av aktrrummet som var fritt från last och där hade mycket vatten samlats och det var det vi pytsade ut. Vattnet steg dock tills vi hade 7' på BB-sidan och 5' på STB-sidan men ~~xxx~~ vi lyckades hålla det under kontroll och rädda fartyget. Jag hade tänt mina navigeringsljus och hissat 2 röda ljus över bryggan för att visa att vi inte var under kontroll.Vid kollisionen hade vår styrstång (steering rod) blivit böjd och klämts fast av bucklad däcksplåt men vi lyckade bända loss den så att styrledningen fungerade. Den första tiden närmast efter kollisionen hade vi stävat runt i en stor cirkel men sedan styrledningen klarats kunde vi sätta kurs nordvart.Jag beslöt vid 02.45-tiden att gå till närmaste hamn.Vi hade en eskortjagare avvaktande i närheten som

SELENE 19.9.41

morserade till mig:" Follow me " men i mörkret förlorade jag mycket snart jagaren ur sikte och fortsatte ensam mot Humber,navigerande efter tända bojar. I gryningen anropades vi åter av en jagare och en armerad trålare. Jag avböjde assistans av jagaren, men bad trålaren gå före oss, och vi följde från Sheringham Buoy efter trålaren till the Boom defences. Jag hade trott att trålaren skulle ta en genväg till Humber men den följde exakt konvoj-routen hela tiden. Det kunde jag ha gjort själv. Kl 11.12 anropades vi av bärgningsfartyget " Yorkshireman" innan vi nått bomspärren och hennes befh sade att han sänts ut av Amiralitetet och frågade om vi behövde assistans. Jag svarade att " We can manage allright" men föreslog att hon skulle följa med oss ifall vi skulle komma att behöva assistans varefter "Yorkshireman" följde oss uppför Humber.- Vaktfartyget vid bomspärren närmade sig och anropade om min destination. Vid samma tid, 12.15, bordade lotsen och jag förklarade för honom att vi var läckoch måste till närmaste hamn. Lotsen föreslog Royal Dock i Grimsby.Selene hade några graders slagsida BB. Jag ropade över till vaktfartyget att vi skall till Grimsby och vi fick passera. Besättningen pytsat oavbrutet till kl 11 f.m då det stod klart att pumparna kunde hålla vattnet vid 5′om STB och 7′om BB. Jag sade till lotsen att han fick ta det lugnt med styrledningen och utföra alla rodermaönvrer långsamt.Det var flodtid med lätt bris. Vi höll stadig kurs uppför floden utan styrmingskrångel. Då vi nått Grimsby Roads anropades vi av en Admiralty salvage vessel vars erbjudan om assistans jag dock avböjde. En marinofficer bordade från en mindre båt och kom upp till mig på bryggan och sade:" I am ordered by the Admiralty to take charge of this vessel " Jag svarade att " I am in charge of my own ship and will not allow anyone else to take charge of it " - Han sade:" I′ll show you in black-and-white that I have orders to take charge of it!" - Jag sade:" If your vessel is an Admiralty sakvage vessel you ought to carry the White Ensign and not the Red ensign!" Officeren svarade att fartyget övertagist av Amiralitetet och att han av Amiralitetet beordrats ut till Selene. Jag vägrade honom att ta över.Han sade då att han skulle gå iland och ordna tillstånd från the Harbour Master för mitt fartyg att få gå in. Jaghade, kort innan denna bärgningsbåt anlände, bett" Yorkshireman" att gå före in till Grimsby och ordna med hamnkaptenen vilket hon gjort.- När officeren från Admiralty salvage vessel var på våg från oss in mot land kom "Yorkshireman" tillbaka och ropade till mig att gå in till hamnen och vi fortsatte med lots på bryggan, assisterade av en bogserbåt som jag på Grimsby Road bett hjälpa oss vid själva dockningen enligt ordinarie tariff. Kl 14.40 förtöjde vi i bojar i Royal Dock, Grimsby. Lotsen hade inte utfört något utöver vanlig lotsning. En man från the Auxiliary Fire Service kom ombord och ordnade på min begäran en motorpump som var ombord inom en timme och kunde reducera

SELENE 29.9.41

vattnet i akterrummet betydligt.- Nästa dag pluggade en dykare hålen under vattenlinjen och kl 19 var akterrummet läns. Därefter lossat lasten för prov rep i Hull.

1e styrman statement ,Grimsby 30.9.41

Tagit vakten kl 24.Inga ljus fördes !Marie Dawn" föröver visade inget akterljus och vi hade bara konturerna av hennes silhuett att navigera efter , 1- 2 kabellängder föröver. Den mörkare konturen i natten var nätt och jämt urskiljbar . Vi styrde kompasskurs NWtW½W, konvojfart 6½ knop.Utkiken stod på BB bryggvinge, jag själv på stb:s.Styrhytten kringbyggd med ett splitterskydd av cementplattor med en smal öppning i fronskottet för rorsmannen att se föröver genom . Kl 01.40 såg jag Marie Dawn ändra kurs BB hän.Det var mycket mörkt med en lätt dimma (slight mist).Vi kunde klart och tydligt se henne ändra kurs och jag beordrade rorsman att följa efter i hennes kölvatten.Då vi girat c:a 20° beordrade jag rorsman att stötta,eftersom vi följde direkt akter om Marie Dawn som samma kurs som hon.Jag gav ingen signal i ångvisslan och det gjorde heller inte Marie Dawn.I konvoj får ångvisslan användas endast då kollision är överhängande. Jag gick igenom styrhytten ut oå bryggans BB-sida och såg då den mörka konturen av det fartyg som skulle visa sig vara tankfartyget Gorilla närma sig på endast c:a en fartygslängds avstånd tvärs BB (on our port beam).Hennes STB bog föreföll mer öppen än BB bog och hon förde inga ljus.Jag insåg genast att det skulle bli en kollision och att en backmanöver inte skulle tjäna något till, utan det enda vi kundegöra var attfortsätta framåt.Jag sprang in i styrhytten och slog full fart fram i maskin, grep sedan signalsträngen och gav en lång varningsignal.Detta var allt jag kunde göra eller hade tid att göra . Rorsmannen vridit armenbakåt och knackathårt på dörren till karthytten för att varsko befh som kom utrusande just som kollisionen inträffade med en mycket hård törn och ett våldsamt brak då Gorillas stäv träffade oss i 70-75° vinkel om BB vid locka 3 . Positionen enligt död räkning lat N 53 4′5″- long O 1′27′. Vi hann aldrig öka farten före kollisionen Gorilla skulle ha hållit sig akter om oss i BB kolonn , Hon måste ha styrt ut ur kolonnen med högre fart än konvojfarten.Hon föreföll vara i barlast medan vi var lastade och låg djupt i vattnet.Hennes utkik borde ha sett oss på 1-2 kbl avstånd om utkiken stått på backen.

Rorman James Horners statement ,Grimdby 30.9.41

(I stort sett ett vittne till vad 1e styrman Siig gjort.) Han styrde efter kölvattnet från framförvarande fartyg. Hade lagt sin mössa över kompassbinnaceln eftersom ljuset sken honom i ögonen.Kunde klart se fartyget föröver genom öppningen i splitterskyddet upptill i styrhyttsfronten vartill 2 av fönstren rakt framför honom varit öppna.Vi varhela tiden direkt akter om

SELENE . 29.9.41

fartyget framför oss. Jag kunde knacka på befh dörr utan att lämna rodret →

Statement av utkiken, Murphy

På bryggan om BB från kl 01. Mörkt, lätt molnigt. Upptäckte Gorilla samtidigt som 1e styrman kom ut på BB-sidan från styrhytten. Kollisionen kom 30 sekunder efter det han hört maskintelegrafen ringa.

Ass Engineer Ferdinand Arbus, Grimsby 30.9.41

Vakt i maskin Selene från kl 23.42 den 28/9, gått med halv fart. -Kl 01.42 den 29/9 ringde telegrafen full fart fram vilket utförts omgående. 1-2 minuter senare känt en stöt i BB-sidan, så ringed telegrafen stopp och han stoppade maskin. Sedan öppnat pannornas säkerhetsventiler och stängt av ångan från kondensorn. Därefter sprungit uppför maskinlejdaren, tagit en flytväst och gått ut på däck där hansåg ett stort fartyg om BB. Eftersom det inte var frågan om en fientlig aktion gick han ner i maskin igenoch såg då att klockan var 01.48. Skrev in i loggkladden att maskin stoppats kl 01.45, men senare suddat ut det och ändrat till 01.48, trts att maskin vid den tiden varit stoppad några minuter.

Vittnesmål av 2 av befälet på Norska ss Leka

I ett vittnesmål anfört av Wm Wilson i New Castle berättar kapten Hellesvik och 2e styrman Kjell Skovrand på ss Leka, som gick i Selenes konvoj, att de hört kollisionsbraket någonstans 4 streck på Lekas STB bog och sedan hört namnet "Gorilla" ropat i megafon 2 eller tre gånger. Gorilla hållit sin station dåligtunder hela resan vilket ofta är fallet med tankfartyg. I gryningen såg de att Gorillas stäv var skadad.

DOMEN: Selenes fel till 4/5-delar

(Sammandrag ur Lloyds List & Shipping Gazette 11.12.42)

The president, Lord Merriman, said the vessels were in a northgoing convoy of 2 columns, and the Gorilla said the Selene, on her STB hand, took a marked sheer to port without signalling and headed across her bows. The Selenes right position was behind the Commodores ship at the head of the port column, and not in the STB column, as the Gorilla imagined. The commodores ship altered 20° to port and the Selene declared she followed in her wake and had steadied on her new course when the Gorilla came up on her port hand. The Selene said, she did not port quite 2 points. Stationkeeping in this convoy was extremely irregular even in daylight, and the Gorilla, larger and faster than the other vessels, had been noticable in this respect. The day after the accident, the man at the wheel of the Selene said, he was not steering by compass but following the commo-

SELENE 29.9.41

dore ship and he put his cap over the binnacle light as it shone in his eyes. Another witness declared that the helmsman told him taht at the time of the accident he was steering W½N. His Lordship found it difficult to believe the Selene made so substantial an alteration as was suggested against her, and "The Elder Brethren of Trinity House" said it was most improbable and unheard of, except in case of extreme urgency. The Court did not think the Selene made so large an alteration; those onboard the commodore ship would have noted and reported it, but the commodore knew nothing of the collision until the next day, and then from another ship. His Lordship did not think the collision took place anywhere in the neighbourhood of t[illegible] commodore ship, but the assertion that it did was an essential part of the Selenes case. The President said the Selene only woke up late to the situation. Her master had not time to get on the bridge and the warning b[illegible]st he heard marked the moment when those in the Selene woke to the situation. The chief officer spoke of a ship's length distance and said he rang for full speed ahead and blew a warning signal. The engine room scrap log showed an interval of 6 minutes, and 48 had obviously been substituted for 45. His Lordship was satisfied that nothing like 3 minutes elapsed before the collision from the moment those on the bridge of the Selene "woke up" and telephoned to the engine room. The Court rejected the story that the collision ocurred at the conlusion of a manoeuvre so circumstantially described. Those in the Gorilla apparently made up their minds that the Selene's porting was due to a defect of steering, but this was disclaimed and the Court ignored that possibility. Rejecting it, and the Selenes o[illegible] explanation, it was impossible to ascertain what the true explanation was. It was possible that, owing to this prevailing irregulation of stations, the Selene mistook the commodore ship, ported heavily and had b[illegible]ome committed to this action when the other ship was seen very close. This did not account for the failure of those on the bridge of the Selene to see the Gorilla sooner thanthey did. At 3 cables a large vesselshould have beeneasily picked up. His Lordship comdemned the Selene for porting to an extent dangerous in the circumstances, for failure to give any signal saying she was doing so, and for faulty look-out. What was the blame on the Gorilla? It has been said she should have acted sooner. His Lordship did not agree and The Elder Brethren were with him. The master of the Gorilla was entitled to see whether the Selene would not alter her swing, as she could have done if a proper look-out had been kept and the position appreciated. The Gorilla had to observe the cardinal rule against embarrassing ships astern by going astern suddenly - a thing only to be done in extreme urgency - but she could not get herself excused for not stopping

SELENE 29.9.41

her engines - the seamanlike course when collision was imminent - and His Lordship found the Selene four-fifths to blame and the Gorilla one-fifth, and decided that costs mustfollow in the same propprtion.
(A full report of the judgment will appear in "Lloyds List Law Reports.)"

Selenes historik

Se: Selene 31.1.41